海权

海洋帝国与今日世界

SEA POWER

The History and Geopolitics of The World's Oceans

[美] 詹姆斯 · 斯塔夫里迪斯
（James Stavridis） 著
蒋宗强 译

中信出版集团

版权信息

书名:海权

作者:[美]詹姆斯·斯塔夫里迪斯

译者:蒋宗强

ISBN:9787521706789

中信出版集团制作发行

谨以此书献给那些远航的水手，以及那些耐心等候水手回家的劳拉、克里斯蒂娜和茱莉亚。

前言

大海是一个整体

在《暴风雨》这部不朽的戏剧中，莎士比亚用“人生如梦，短短的生命，我们短暂的一生，都在酣睡之中”这句台词道出了人类个体生命的微不足道。掩卷之后，这句话萦绕在我心头，令我难以忘怀、沉思良多。《暴风雨》以海上的一场大风暴拉开帷幕，因此我总是从航海的角度去思考这句台词的深刻意涵。在我将近40年的海军生涯中，那些漂在茫茫大海看不到陆地的日子加起来也有将近11个年头。也就是说，我生命中有10多年的时间都在凝望茫无涯际的大海。对我来说，大海构成了梦的背景。在那些日子里，每当望向大海，我总会想到那些活跃在远海之上，数以百万计的水兵，还有近海的水手以及沿海地区的居民，我觉得我们看到的风景是一样的。渔民、商人、海盗、港口领航员以及其他诸多乘坐各类船只出海的水手也是如此，举目眺望，我们视野中的风景都是一样的。从某种程度上来讲，这就像是在面对永恒，我们凝视大海一个小时、一天、一个月，乃至一生一世，它都不会变，这似乎在温和地提醒我们：我们每个个体的时间是有限的，当漂浮在海面上，我们是非常渺小的。

莎士比亚作品中的这句话不仅给我们提出了一个警告——切莫过度想象自己短暂的生命在这个地球上的重要性，还引导我们去理解人类是由什么构成的。值得谨记的是，我们每个人基本上都是由水构成的。水是生命之源，一个人呱呱坠地时，身体含水量约为70%。一个令人惊叹的事实是，地球约70%的表面积也被水覆盖，这两个比例几乎是一样的。我们的星球和我们的身体都被流动的世界主宰，当任何

拥有丰富航海经历的人凝视海洋时，都能理解海洋自远古时代起给人类带来的影响。

我之所以想写一本关于海洋的书，部分原因是为了告慰我的海洋之梦。如今我虽然生活在内陆，但依然时常梦到自己在船上，听到发动机发出的低沉的轰鸣声，感觉到海浪在摇晃着船体。梦里的日子总是阳光明媚，我起身前往舰桥，看到朵朵白云飘浮在船头上方，船在海中穿梭而过。在梦中，我永远都不知道自己的船要驶向何方，但最后总会回到岸边。上岸时，我心中总是怀有遗憾，遗憾自己离开了大海。在梦中，当船离开深水区驶向岸边时，我总是感到很艰难，因为这个过程往往会面临搁浅或者触礁的风险。我总是在船被冲上岸之前醒来，醒来之后我依然希望自己能再次出海，驶向更加遥远的地方。

曾经主宰世界海洋长达数百年的英国海军深深理解全球航道相互关联的特性。你时常会从英国人那里听到“大海是一个整体”的说法。我第一次听到这个说法还是在我18岁的时候，我当时正在马里兰州安纳波利斯的美国海军学院读大二，是所谓的“海军军官候补生”。我的航海老师是一个脾气暴躁的英国海军少校，他看起来很老，浑身好像都散发着一股大海的咸腥味，实际上他才35岁左右，谁能想到他会如此苍老呢？这位“大海的老人”精通六分仪、航海历和潮汐表，他使我明白了世界上所有的海域都既是相互联系的（这显而易见，因为海水在各个大洲间不停流动），又是彼此分离的。他不辞辛苦地为我们讲述世界上每一个庞大的水体，包括太平洋、大西洋、印度洋、北冰洋，还有这些大洋的附属海：地中海、南海、加勒比海。这位海军少校会围绕印度洋和太平洋之间的某个海峡滔滔不绝地讲上一个小时，他会讲冬天的海水是什么颜色，以及为什么某个海上通道有至关重要的地位。我从他那里学到了很多东西，不仅是操作驱逐舰的技术，还有关于海洋学、航海史、全球战略等方面的知识。我深刻地认识到，军舰是一个帝国开疆拓土的工具，军舰的表面经常覆盖着一层晒干的海盐，就像帆船尾部的栏杆一样。这本书的内容涉及我在安纳波利斯读书时的青春岁月以及近40年的海军生涯。

我早期职业生涯的大部分时间都在海上度过。我航行的足迹遍布世界上每一片海域，这验证了我的老师教给我的知识，提高了我的舰船操控能力和航行技巧，并让我学会了如何在海上指挥士兵。随着对国际体系的认知不断深化，我逐渐明白了海洋对地缘政治的影响（我在塔夫茨大学弗莱彻法律与外交学院攻读博士的过程加速了我对相关知识的理解，现在我在这个学院担任院长，成了一个坐在办公室里伏案工作的海军上将）。2 000年来，许多伟大的国家都曾受到海权的影响，这并不是巧合，今天的情况依然如此。海洋确实是一个整体，从地缘政治角度来看更是如此，并且海洋将继续对全球事件产生巨大影响，从南海地区高度紧张的政治态势到加勒比地区的贩毒活动，从非洲沿海地区猖獗的海盗活动到北大西洋的格陵兰岛、冰岛与英国之间掀起的“新冷战”，这些事件都会受到海洋的影响。一些观察人士可能对海洋的地缘政治不感兴趣，但在21世纪，这将深刻影响我们的政策制定，也将对人类活动的各个方面产生深远影响。

当我们出海时，无论是在一艘军舰上进行为期9个月的巡航，还是在一艘豪华游轮上开展为期一周的狂欢活动，或者仅仅是在看不到陆地的海域航行一天，当我们在海上时，我们处在这个世界的另一个维度中。世界在我们的脚下震动，风刮得更加猛烈，没有什么可以减缓它的速度，船只面对变幻莫测的天气显得毫无抵抗之力，海豚有时会在我们旁边游上几个小时——这是一个完全不同的世界。对远古的人来说，每次出海都意味着与陆地“远隔重洋”，可能再也回不去了。

无论是乘坐大船还是小船，当你来到甲板举目四望，结果肯定会发现除了海什么都看不到，只有茫茫大海从你身边向远处延伸。这个时候，你可以停下脚步，感悟生命的短暂和大海的永恒，因为现在你看到的无边无际的海洋，看到的一切景色，与当年亚历山大大帝在地中海东部航行时看到的景色是完全一样的，与拿破仑流放到南大西洋时看到的景色也别无二致，与美国海军上将威廉·哈尔西指挥快速航母特遣部队在西太平洋地区作战时看到的景色也并无不同。从这个意义

上说，作为一名水手，你和陆地世界隔着一片汪洋大海，但你却与历史上诸多在大海上劈波斩浪的人紧紧联系在一起。

我在本书中试图讲述两个与海洋有关的重要内容：一是我海军生涯中的个人经历，二是海洋的地缘政治是如何持续影响岸上的各种事件的。只有先从个体角度去理解一个水手的经历，理解不同的航海文化，然后才能进一步思考海洋是如何推动国际体系发生变化这一更宏大的问题，最后我们才可以充分认识到海洋的价值及其给人类带来的挑战。从这个意义上说，这本书也可以由那些在漫长的航海史中“乘风破浪”的水手完成。但在21世纪，我撰写此书的初衷是为了生动地描述人类在地球（地球是一个水的世界）上的两种体验：水手的海上生活以及海洋对人类世界的战略性影响。

接下来，让我们开始海洋之旅吧。

第一章

太平洋：万海之母

我清楚地记得第一次航行到太平洋的情景。那是1972年，我乘坐的是美国海军“朱厄特号”驱逐舰。那艘战舰看着很美、很现代化，它的排水量约8 000吨，长约550英尺[注]、高29英尺、宽55英尺。按照一般标准来看，这艘军舰已经很大了，但考虑到舰上有将近500名官兵，空间也并不富余。

那年我才17岁，是一个经验很少的准尉，这个军衔在美国海军里是最低的。当时，我刚在美国海军学院完成了第一年的学业，按照规定，大一结束后的那个暑假，我要进行所谓的“青年巡航”，即利用暑假上船实习。我出生在一个海军陆战队的家庭（我的父亲在海军陆战队服役期间，曾在朝鲜和越南参加过战斗，退役时是上校军衔），当我进入海军学院时，本来打算成为一个像我父亲那样的海军陆战队士兵。因此我并不想出海，1972年夏季前往圣迭戈报到准备出海时，我心里其实是很不情愿的。像许多海军陆战队的士兵一样，我父亲常说“不要靠近水”。（我父亲也常说“不要靠近五角大楼”，不过这是另外一回事了。）

“朱厄特号”驱逐舰从圣迭戈的军港收锚起航驶向大海，沿途可以看到圣迭戈市区美丽的建筑。无论是从军港驶向大海，还是从大海驶回军港，这或许是航途中最美的一道风景了。我们从科罗纳多湾大桥下驶过，到圣迭戈市区的尽头后向右转舵，到科罗纳多岛后再向左转舵。我在舰上的职责非常“重要”——我是一个船尾带缆员。这意味着我要在军舰尾部将缆绳从码头的系船桩上解开，然后和其他人一起将又湿又重的缆绳拉回船上。之后我又被命令去驾驶室报到，与其他学员一起轮流学习如何掌舵。

当时正值初夏时节，加利福尼亚州南部的天气十分清爽，早上的温度在24摄氏度左右，阳光明媚、凉风习习。军舰驶过巴拉斯特角，进入太平洋。海上风平浪静，这对在陆地上长大的我来说是幸运的，使我不至于晕船呕吐。在我们把船头调向正西方之后，我向上爬了几层，来到舰桥顶部。当我从船内相对昏暗的过道里出来的时候，明媚

的阳光、咸咸的空气和无垠的大海让我感到十分惊艳。就像前往大马士革的圣保罗一样，我忽然顿悟了：我要成为一名水兵！虽然当时我的家人都没有从事过与大海有关的工作，但我感到太平洋好像扼住了我的喉咙说："这里就是你的家。"自那之后，我便没有走过回头路。

由于面积的原因，我们往往将太平洋视为"海洋之母"。太平洋十分浩瀚，"浩瀚"一词我可不是随便用的。即便那些生活在太平洋沿岸的人，不论是加拿大人、智利人、俄罗斯人、澳大利亚人，还是其他在泛太平洋地区生活的人，他们都只了解太平洋的一小部分。上谷歌简单搜一下就知道太平洋的面积接近6 400万平方英里(注)，但若不做对比，仅仅盯住这么一个庞大的数字，你无法意识到它意味着什么。太平洋的面积比地球的陆地面积之和还要大。如果一个人要从美国首都华盛顿飞往檀香山，他从华盛顿飞往加州所需的时间，还没有从加州飞往檀香山所需的时间多，足见太平洋之浩瀚。另一个令人印象更加深刻的事实是，太平洋上的陆地很少，太平洋沿岸的国家，很多都将太平洋视作一个无边无际的后门廊。与地球上的任何其他地方相比，太平洋海面占地球表面积的比例都是最大的。

但值得注意的是，在太平洋这片浩瀚的海域中，散布着一些形态、面积各异的岛屿，有的很小，有的略大一些，有的有人居住，有的无人居住，不同的岛屿上往往有不同的文化和种族。其中有些岛屿，比如塔希提岛、斐济岛、新喀里多尼亚岛、新几内亚岛、新爱尔兰岛等，在数千年之前就有人居住了。人们在谈到这些岛屿的时候，往往不会单独提它们的名字，而是统称它们为大洋洲。

这些远离大陆的小岛上竟然有人类居住，本身就是一件令人感叹的事情。在遥远的过去，为了登陆这些岛屿，人们必须驾驶小舟在无垠的海面上航行很久，要克服无数困难。要征服这么漫长的航程，不仅需要智谋和勇气，更需要意志力去挑战人类的极限。即使是借助几百年前的航海技术，人类能来到这些岛屿上定居就已经令人匪夷所思了，那时已经出现了配备有大帆和复杂导航设备（如六分仪）的宽体

船——就像在18世纪末、19世纪初由纳尔逊爵士率领的英国皇家海军“胜利号”战舰。令人吃惊的是，人们早在1万年前，就找到了征服万里航程的方法。那时的航海技术极为落后，人们只能划着独木舟，根据满天繁星定位，在洋流不稳定的大海上随波逐流。但即使条件如此简陋，仍有一批又一批来自东亚和东南亚的移民劈波斩浪来到太平洋的这些小岛上。这些人的后裔就是今天的奥斯特洛尼西亚人、波利尼西亚人、密克罗尼西亚人以及美拉尼西亚人。这些移民至今仍然居住在这些岛屿上，他们甚至横跨5 000多英里，从南太平洋群岛移民到夏威夷，大多数历史学家认为他们最初的出发点位于东亚沿海地区。南太平洋群岛的先民划着船桨，在无垠的大海上跟着波浪的节拍，从一个岛屿航行到另一个岛屿。这一迁徙过程持续了很多年，到二战期间，迁徙方向反了过来，盟军[注]沿着太平洋的岛链来到亚洲，追击日本军队。

我从安纳波利斯的美国海军学院毕业之后成了美国海军的一名年轻少尉。20世纪70年代末，我首次在太平洋上航行，当时那种传统的航行给我留下了深刻印象。首次航行给我留下最深记忆的是航程的距离，但好在我乘坐的不是南太平洋群岛的先民在古代乘坐的那种独木舟。在70年代末，从美国西海岸航行到夏威夷群岛足足需要一周时间，而到达夏威夷只能算是到了太平洋的前门。1977年，我从瓦胡岛的珍珠港起航后一路向南，先后到达斐济、新西兰和澳大利亚，真可谓路漫漫其修远兮。当时我们的小型舰队由三艘军舰组成，包括“休威特号”和“金凯德号”这两艘斯普鲁恩斯级驱逐舰以及“尼亚加拉瀑布号”补给舰。我们的舰队从夏威夷出发，向南穿越太平洋中部的旅途非常漫长，令人感觉懒洋洋的，因为我们要做的事情很少，只需对舰上设备和机械做一些基本的养护，开展一些例行的操练和演习并进行航行补给。在进行补给时，较小的驱逐舰与较大的补给舰编成横队，同速并向航行，补给舰通过软管为驱逐舰加油。两舰之间的距离只有100英尺左右，看起来令人感到激动不已。在那次漫长的航行中，天气十分炎热，但海面风平浪静。

虽然我们当时有基本的电子导航系统，但主要的导航工作是依靠六分仪和纸质航海图完成的。作为舰上最年轻的少尉，我的职责包括每天拍摄星星、驾驶军舰、检查舰载设备、管理一队士兵（我当时负责管理一个致力于研究反潜战技术的小分队，不过由于当时潜艇很少，在辽阔的大洋上，他们并无用武之地）。我和战友们最期待的事情是“越线仪式”，也就是在越过赤道线的那一天举行的一个庆祝仪式，这标志着我们正式进入了“戴维·琼斯的王国”注。

在那个年代，美国海军军舰越过赤道后，舰上的官兵们会举行一个简单的庆祝仪式，但这个仪式相当粗暴，带有整蛊新兵的意味，曾经穿越过赤道的老兵会虐待那些首次越过赤道的新兵，这些新兵被称为“蝌蚪”。天刚蒙蒙亮时，新兵就会被叫醒，然后被赶到甲板上，老兵们打开消防水管将新兵喷成落汤鸡，然后朝他们扔垃圾。接下来新兵会围绕着表面粗糙的甲板爬来爬去（甲板是防滑的，非常粗糙），有时候甚至会爬上几个小时，以致膝盖和手掌严重挫伤。接下来，新兵还要爬过几个用帆布围起来的斜槽，斜槽上布满刺鼻的垃圾，同时还要接受训诫。这还不算结束，一些老兵会化装成“戴维·琼斯”的样子，在肚子上涂满油脂，逼迫新兵亲吻自己的肚子，再把新兵五花大绑吊起来，放进穿越赤道时灌装的海水里，灌个半死再拉上来，美其名曰“洗礼”。这种仪式会令人非常难忘。但对我而言非常幸运的一点是，我当时所在那艘军舰的指挥官也没有穿越过赤道，也是一个“蝌蚪”，因此整蛊方式做了一些调整，变得比较温和，我在整个仪式过程中一直紧紧靠在他的身边。

斐济是一个有趣的地方，当我们的军舰抵达那里时，斐济的多元文化令我惊讶不已。当时，斐济大约50%的人口是美拉尼西亚族（原住民），大约40%的人口是印度人的后裔（英国殖民者曾在一个多世纪之前将大量印度劳工带到这里，让他们在甘蔗园劳作），大约10%的人口是东亚人或英国人的后裔。虽然美拉尼西亚族岛民在斐济总人口中所占的比重在多年间逐渐增加，但今天的斐济依然是一个多元文

化并存的社会。我们抵达斐济时是20世纪70年代中期，那时斐济刚刚宣布摆脱英国的殖民统治，实现独立。

~~~~~~~~~

我记得在驶向苏瓦的途中有一个又一个小岛。苏瓦是斐济的首都，当时处于一种相当原始的状态。我们在那里的沙滩上度过了一段轻松的日子，还到斐济总督曾经的官邸的草地上打网球。然而近年来，斐济的政治局势却有些动荡。2006年，斐济武装部队司令姆拜尼马拉马发动军事政变，宣布担任斐济临时总统。但斐济在数年前进行了民主选举，其结果总体是可靠的。在那之后，这座美丽的小岛似乎又恢复了稳定，这令澳大利亚人颇感慰藉。澳大利亚人一直密切关注斐济政局，担心斐济一旦发生暴动，难民会涌入澳大利亚。

离开斐济之后，我们去了新西兰，在北岛和南岛都待了几天。20世纪70年代的新西兰很像20世纪50年代的美国，静谧、温和、理智，虽然有些慵懒，却令人心旷神怡。从北岛的热带地区到南岛的南阿尔卑斯山，新西兰的美景奇伟壮阔，彼得·杰克逊执导的《指环王》系列电影就曾在南岛取景。

过了一周左右自由的日子之后，我们又要起航了。起航前一天晚上，我在新西兰一家酒吧喝了很多白苏维翁葡萄酒，以致出发那天早上宿醉还很严重。出发当天暴风雨骤然而至，风高浪急、天色漆黑，原来负责驾驶“休威特号”驱逐舰的中尉经验不足且严重晕船，于是我临危受命，负责与那位中尉一起将军舰开出奥克兰港。结果我们转弯太急，舰尾险些撞到了航道上的浮标。舰长看着我们操作，越来越紧张，便呵斥了我一声让我掌舵，这令我很快清醒过来。最后，在作战行动指挥员（一位非常有经验的海军陆战队士兵）的协助和监督下，我才成功驶出航道，进入辽阔的海域。那天晚上的太平洋并不太平。

之后，我们向澳大利亚进发，到达悉尼的港口后，我们就算完成了从圣迭戈到赤道再到澳大利亚的穿越太平洋之旅。当军舰驶入花园
~~~~~~~~~

岛海军基地时，我们都穿着白色海军制服，强烈的阳光照耀着悉尼歌剧院，反射的光线将港口的海面映照得波光粼粼。当我们奔向澳大利亚温暖的怀抱时，似乎已经把太平洋远远地抛在身后。二战期间，美国人力阻日本人南下，因此澳大利亚人对美国人怀有强烈的感激之情。那时，穿着美国海军制服上岸将会受到优待，虽然今天这种情况或许有了一点变化，但澳大利亚人与美国人的关系依然非常亲近，在伊拉克和阿富汗，澳大利亚人始终与美国人并肩作战。在阿富汗的澳大利亚战士是我遇到过的最优秀的战士。今天，在美国打击“伊斯兰国”的过程中，澳大利亚仍是重要的盟友。

在愉快的悉尼之旅结束后，我们的军舰沿着澳大利亚东海岸一路北上，沿途在汤斯维尔停靠了几天，那是一座悠闲的城市，位于澳大利亚东北部的一个状如长钉的半岛上。今天的汤斯维尔约有20万人，但几十年前我们到访的时候，这个城市的规模比今天小得多。作为进入大堡礁的门户，汤斯维尔是一个旅游胜地。喝一杯澳大利亚生产的福斯特啤酒，看着大堡礁美不胜收的景色，远眺无边无际的太平洋，令人感觉身心舒畅。但我知道我们的太平洋之旅即将结束，下一站是托雷斯海峡。

托雷斯海峡位于澳大利亚东北部的海岬与新几内亚岛之间，是世界上最繁忙的海上交通要道之一。好消息是托雷斯海峡比较宽，这一点符合国际海域咽喉要道的标准，但坏消息是这个海峡非常浅，小岛星罗棋布，有些几乎淹没在水面之下，水下还有暗礁。在20世纪70年代中期，这个海峡的导航浮标的设置还不是特别完备，而且在当时的“休威特号”驱逐舰上，谁都没有在这里航行的经验。考虑到这个航道的危险性，我们的舰长决定亲自掌舵，这是颇为少见的。作为一个在甲板上观测海面状况的低级军官，我的职责是根据雷达观测结果，为舰长提供航行建议，军舰上的导航员则利用传统的航海图辨别肉眼可见的浮标。幸运的是，我们穿过托雷斯海峡的那一天阳光明媚，天气条件很好，海峡上通行的船只也少。当我们穿过海峡，从西太平洋的珊瑚海成功抵达东印度洋的阿拉弗拉海时，每个人都松了一口气。

就这样，我人生中第一次穿越太平洋的航行画上了句号，这样的航行在我之后的职业生涯中出现了一次又一次。

同我的经历相比，第一个穿越太平洋的欧洲人——麦哲伦的结局就要糟糕多了。

要理解麦哲伦的航程，你得先仔细瞧一瞧地球仪。当你转动地球仪，让澳大利亚东部和印度尼西亚位于地球仪的左下方。你会发现自己眼前的世界是一片汪洋大海：你只能看到美洲西北部和亚洲东北部两小块陆地，其余目之所及全是大海。在麦哲伦的时代，虽然南太平洋群岛的居民拥有在太平洋上长途航行的经验，但欧洲人没有，在16世纪之前，欧洲人并不知道美洲大陆的西部究竟是什么样的。直到西班牙探险家巴尔波亚从大西洋的加勒比海向西穿越巴拿马地峡后，才发现了太平洋的存在。巴尔波亚站在一座高山的山顶宣布要“为了上帝，为了西班牙”征服这片海域。这一发现引发了一场海洋版的殖民运动，在之后的三个世纪里，欧洲人逐渐完成了太平洋海域的海图绘制。

然而，给太平洋命名的人是麦哲伦。性情急躁的麦哲伦代表西班牙王室踏上了太平洋的探险之旅。在进入南太平洋腹地的航程中，他发现这片海域风平浪静（顺便说一句，很多时候并非如此），便将其命名为太平洋。他是第一个横渡太平洋的欧洲人，他的探险队（由5艘船组成）是世界上最先完成环球航行的航海队（麦哲伦本人并没有完成环球航行，他于1521年在菲律宾被杀害）。在麦哲伦之前，欧洲人如果通过海路前往亚洲（主要是为了寻找香料和黄金），大多数情况下都会借道非洲西南端的好望角，但麦哲伦推测或许可以从欧洲向西航行抵达亚洲。他猜测太平洋的宽度可能只有600英里——毫不夸张地讲，他这个估计差了不止1万英里。他说服了西班牙王室为他的航程提供资助，西班牙王室在1519年为他提供了5艘船。

麦哲伦的船队大约有250人，他们沿着南美洲海岸南下，希望找到一个能通往太平洋的海峡。随着南半球冬季的到来，天气越来越糟，

海面状况越来越差，以致麦哲伦的舰队有一艘船触礁沉没。剩下4艘船继续艰难前行，最后终于在南美洲南端发现了我们今天熟知的麦哲伦海峡。麦哲伦率领船队进入这个弯弯曲曲的海峡，由于天气条件十分恶劣，有一艘船的船员拒绝前行，逃回了西班牙。循着南岸上土著燃烧的篝火，麦哲伦终于打开了进入南太平洋的大门，他把麦哲伦海峡南岸的这块土地命名为“火地”，这就是今天的火地岛。

进入太平洋虽令人欢欣鼓舞，但麦哲伦及船员们很快意识到眼前这片海域的辽阔程度远远超出了预料。他们从今天智利的西海岸日复一日地向西航行，却始终没有发现自己已身处亚洲。最终，在1521年的早春时节，他们登上了位于马里亚纳群岛最南端的关岛。之后他们又从关岛出发，一路向西，在当年的复活节前夕发现了菲律宾群岛，他们在宿务岛上举行了一个弥撒以示庆祝。但麦哲伦做了一个愚蠢的决定：介入宿务岛部落间的战斗，他率领大约50名西班牙人前往马克坦岛，遭到了土著的猛烈攻击，麦哲伦被土著杀害。他的下属这样描述他被杀害过程：“被矛刺伤后船长脸朝下栽了下去，那群土著立刻冲上去用铁矛、竹矛和短弯刀杀死了船长，也杀死了我们的模范、我们的光明、我们的慰藉和我们的向导。”

在麦哲伦死后的两个世纪里，欧洲诸国积极发展横跨太平洋的海上贸易。西班牙即其中之一，西班牙的殖民地菲律宾对推动海上贸易发展功不可没。当时西班牙的国旗是勃艮第十字旗，在那个年代的太平洋上四处飘扬，荷兰人、葡萄牙人、英国人、法国人也是太平洋上的活跃力量。西班牙建立了人类历史上首个国际性的运输船队，将从美洲大陆开采的银子运到亚洲，再将从亚洲购买的商品运回欧洲。但随着时间的推移，西班牙的影响力变得衰微，在欧洲发生的一系列重大事件让这个国家经历了不少流血牺牲（包括欧洲宗教改革运动期间的一系列战争）。从17世纪到18世纪早期，在西太平洋展开角逐的国家变成了荷兰和英国。1743年，英国海军舰长乔治·安森在菲律宾马尼拉附近海域俘获了一艘运送大量财宝的西班牙大帆船，给西班牙造成了重大打击。就进入太平洋的时间而言，法国可谓姗姗来迟，第一个

环游太平洋的法国探险家是路易斯·德·布加因维尔。虽然当时太平洋上有很多探险活动，而且跨地区的贸易往来越来越频繁，但太平洋的大部分海域仍然完全没有被探索过。纵观历史上活跃于太平洋的探险家，最伟大的或许就要数詹姆斯·库克船长了。

詹姆斯·库克于1728年出生在英格兰北部的一个并不富裕的中产阶级家庭。他早期曾经在一个店铺当学徒，但他从小就对船只、河流和大海有浓厚兴趣，这一点也算是太平洋之幸了。后来，库克到一家船运公司做学徒，并学会了如何在波涛汹涌、航道狭窄的英吉利海峡上驾驭商船。他还在测绘与制图方面积累了丰富经验，这是他真正的专长。在七年战争期间，他加入了英国皇家海军，在此期间不断被提拔并担任了一系列指挥岗位。

到18世纪50年代中期，英国人开始以一种真正的全球视角思考问题。在这种情况下，如果英国要夺取海权，获得全球性的影响力，英国人就必须对太平洋进行测绘并完成制图。

库克后来被任命为英国皇家海军“奋进号”的舰长，执行首次探索太平洋的任务。这艘船长约106英尺，是一艘短而笨重的三桅帆船，吃水不深，便于靠近小岛和暗礁。1768年夏末，库克率领的考察队进入太平洋，他的考察队里有一个重要成员名叫约瑟夫·班克斯，是一个既富有又英俊的博物学家和科学家。在接下来的几年里，这两个人一起探索了太平洋上广阔的偏远海域。

如果既想巡游太平洋，又想感受待在图书馆一般的舒适，一个简单方法就是拿出一个地图册，在地图上追寻库克的航行路线。他先后三次进入太平洋，总航程超过15万海里[注]。他船队中的船分别被命名为“奋进号”“发现号”“坚毅号”“探险号”，这些名字准确地描述了他自1768年起探索太平洋的历程。1779年，库克在夏威夷群岛上与土著发生了争执，遇害身亡（当时库克将夏威夷群岛称为三明治群岛）。库克这三次太平洋之旅的路线几乎囊括了太平洋上所有重要的港口，如阿拉斯加州的库克湾与威廉王子湾的港口，以及加拿大西部的努特卡湾

以及俄罗斯堪察加半岛的港口。库克还造访了太平洋上几乎所有重要的岛屿——夏威夷群岛、马克萨斯群岛、塔希提岛、斐济群岛、新喀里多尼亚岛、复活节岛、库克群岛、汤加群岛以及新西兰的北岛与南岛。他不仅到过南极附近，环绕澳大利亚航行过，还到过南美洲南端的合恩角，巡航过大西洋和印度洋。在《蓝色航迹：追寻库克船长之旅》这本引人入胜的回忆录中，作者托尼·霍维茨记录了重走库克船长航线的过程，他从阿拉斯加州航行到塔斯马尼亚岛，又从复活节岛航行至俄罗斯。库克当时还是一个来自英国约克郡农场的孩子，在他的航队到达之前，太平洋几乎未被探索过，更不用说绘制太平洋的海图了。库克天才般地打开了太平洋的大门，他的遗绩鲜活地留在航海人的心中与脑海里，至今受用不尽。

俄国人也加入了探索太平洋的队伍。他们利用西伯利亚东部的基地，用最少的技术完成了崎岖的旅程，穿越了艰难坎坷、寒冷潮湿、人迹罕至的地区。俄国人曾经占领了今天的阿拉斯加州，阿拉斯加州离白令海峡非常近，同时，俄国人的影响力也向南扩张至太平洋的其他地区。19世纪初，受毛皮贸易丰厚利润的吸引（这种贸易同样吸引了美国和加拿大的捕猎者），俄国的船只依托旧金山以北的据点如罗斯堡展开活动。但过度捕猎导致珍稀动物数量减少，使得昂贵的探险活动在经济上失去了价值。俄国在太平洋叱咤风云的时间很短，随着庞大帝国的负担日趋沉重，俄国沙皇政权逐渐走向崩溃。19世纪40年代，俄国人开始从罗斯堡撤退。最著名的一个事件是俄国在1867年将阿拉斯加地区的所有权卖给了美国，当时美国内战刚结束，俄国人的卖地契约在美国广受嘲讽。尽管俄国人在太平洋的时间短暂，但他们对该地区的科学探索做出了宝贵贡献。

美国人进入太平洋经历了一个漫长的过程。自美国独立以来，便有波士顿的船只长途跋涉前往中国，但直到19世纪40年代美墨战争结束，美国获得加利福尼亚州之后，美国人才在太平洋地区建立了永久据点。1848年，在“萨特的磨坊”偶然发现了黄金，引发了加利福尼亚州的淘金热，淘金热推动了大规模的移民，有的移民穿越美洲大陆而

来，有的移民穿越巴拿马地峡（在巴拿马运河还没开通时）而来，或者像麦哲伦在三个世纪之前那样，有的移民绕过火地岛前往加州。随着鲸油被有效利用，捕鲸业成为一个繁荣的产业，但由于捕捞过度，捕鲸业的中心逐渐从大西洋转移到了太平洋。数十年后，由于与中国的贸易往来能够带来丰厚的利润，太平洋变得越来越重要，这种强大的吸引力把太平洋世界带入了美国东海岸人的脑海中。

19世纪60年代，煤动力船的出现改变了美国与太平洋地区的互动方式。与帆船相比，煤动力船速度更快、更可靠，但船上需要储存大量的煤，增加了载重，而且煤并不是取之不竭的。一艘船不能携带无限量的煤炭，不然有可能沉入大海。为了保持一定的速度，这些船需要每隔一段时间到专门的装煤站补给能源。幸运的是，太平洋虽然辽阔，但岛屿很多，这些岛屿完全可以用作补给站。这促使美国于1898年吞并了夏威夷，将风景秀丽的珍珠港开发为美国在太平洋地区的一个据点。

从地缘政治的角度来看，一个有趣的问题是为什么英国进入太平洋的时间如此之早，影响力如此之大，在当时几乎可以说主导了太平洋，而日本却难以望其项背呢？这两个国家的地缘政治特点存在诸多相似之处：它们都是岛国，早期都经常面临强敌入侵的威胁（在公元后的第一个千年里，不列颠群岛遭到入侵的次数远比日本群岛遭到入侵的次数多）；它们的民族都是高傲的、有能力的，拥有大量军国主义人才；它们都拥有大量技术熟练的航海人才和造船专家；它们拥有的自然资源相对较少，理论上都需要谋取海洋资源。然而，英国人建立了一个殖民帝国，日本在过去三个世纪的大部分时间里却一直将目光集中在国内，直至20世纪被西方人打开国门之后才开始对外侵略和扩张，这是为什么呢?

~~~~~~~~~
~~~~~~~~~

这个问题的答案至少在一定程度上取决于太平洋与大西洋截然不同的地理形态。

最重要的是，太平洋的面积比大西洋要大得多，太平洋西岸的亚洲国家坐落在相对太平洋来说较小的陆地上，东临浩瀚的太平洋。受距离的影响，亚洲人远航太平洋的船只有许多都永远消失了。而英国与欧洲大陆中间只有一条非常狭窄的英吉利海峡，日本距大陆的距离比英国远一些，其沿海地区的地缘政治竞争对手也要少得多。日本人还敏锐地意识到浩瀚的太平洋为其提供了天然的缓冲区。

日本在13世纪遭到蒙古人的侵略，但日本人轻而易举地在蒙古人登陆的滩头击败了他们。13世纪后期，尽管日本内部政治斗争严重，但日本人还是能够搁置内部矛盾，先后两次击败蒙古人的入侵。日本人得到了神风（即台风）的帮助，台风在很大程度上摧毁了入侵者的舰队。

在幕府统治时期，日本长期处于孤立的状态，日本人在16世纪入侵亚洲大陆，在16世纪末入侵朝鲜半岛。但他们被中国和朝鲜的军队打败，重新退回了日本岛。这与地中海地区的勒班陀海战发生的时间差不多，太平洋地区的战船在这一时期的一大变化颇值得关注：便于战斗和撞击的轻型单层划桨帆船逐渐被更大、更重且配备大炮的战船替代。在16世纪的最后10年中，日本人两度大举入侵朝鲜都以失败告终，此后日本人便决定固守本国海域。与英国人不同的是，日本人并没有试图穿越辽阔的太平洋，他们固守本国国土，保护西海岸不受侵略，并希望广阔的太平洋能够阻挡来自东方的攻击。这种心态几乎变成了一个官方信条，正如著名的亚洲学者约翰·柯蒂斯·佩里描述的那样，（对日本人来说）出海被视为“走出去”的一种表现。

历史上的中国以同样坚决的态度守卫着西部边境，提防着陆上邻国。为什么呢？因为中国人认为他们的主要威胁来自西部内陆，而不是来自东部的太平洋。中国人认为威胁来自亚洲大草原上的蛮族（因此修建了长城），与西方的贸易与交往也在一定程度上造成了威胁。1

5世纪的郑和下西洋表明中国人在主导海洋方面做了一些尝试。郑和下西洋所到的地方并不是未知的世界，而是南海、印度洋和东非等已经为人所知的地区，中国人并未给当地居民留下深刻印象，而当国内的政治局势变得不利于海洋探索时，大洋上便看不到中国舰队的影子了。尽管中国东临浩瀚的太平洋，但太平洋带给中国人的地缘政治想象并不比带给日本人（以及太平洋地区的其他文化系统）的多。历史是具有讽刺意味的，最后是欧洲人跨越了太平洋，试图将东方和西方联系起来，并非仅仅通过偶然的贸易和传教活动，而是用更加稳定的方式建立联系。在推动太平洋沿岸的亚洲国家打开国门的过程中，最具戏剧性的恐怕就要数美国海军准将马修·卡尔布雷思·佩里在19世纪50年代前往日本的航行了。

佩里到达日本时，日本已经与世隔绝近250年，这塑造了一种高度同质性和内向性的民族文化，日本人在贸易方面与外界的接触也非常有限。但美国在一种无法抗拒的力量的驱使之下叩开了日本国门。当时，在太平洋上捕鲸对美国经济发展至关重要，重点捕捞区从南太平洋逐渐转移到了北海道以北的海域。再加上美国与中国的贸易往来日益频繁，日本群岛对美国来说便更加重要，美国可以将日本的岛屿作为后勤基地，确保海上交通的安全与补给。于是，时任美国总统米勒德·菲尔莫尔给日本统治者写了一封信，令海军准将佩里送达日本，以期获得日本港口的使用权。

虽然美国总统已授予佩里动用武力的权力，但在他对日本开展了一番研究后，佩里决定采用外交方式解决问题。他驾驶的明轮蒸汽船满载礼物，他试图尽力扮演好一个庞大帝国的最高代表。1853年7月，佩里驶入东京湾，希望借助我们今天所称的“软实力”去同日本交流。他保持着对日本文化的敏感性，避免诉诸武力，主要使用经济和外交手段，试图从地缘政治角度说服日本接受美国的主张。佩里的船队给日本人留下了深刻印象，1853年冬季，佩里扩大了船队规模。1854年3月，他代表美国与日本签署了《神奈川条约》，结束了日本闭关锁国的时代。根据这一条约，日本向美国开放了两个港口，一旦美国船员

遇险或有船只需要补给，可以通过这两个港口获得救助。这是美国在太平洋地区为打开他国国门而签署的首个条约。

自此之后，日本开始与美国、俄国、英国等大国频繁接触。后来日本国内围绕现代化产生了激烈争论，最终爆发了一场为期两年的内战。最终天皇掌权的新政府决定进行改革，这就是我们熟知的明治维新。于是日本迅速实现现代化，更重要的是，日本开始注重发展海军力量，迈向辽阔的太平洋。到19世纪晚期，日本的工业快速发展，陆军和海军力量也迅速增强。同时日本还派遣大批海军学校学员以及各级军官前往英国和美国接受现代化的海军教育，其造船厂开始建造作战能力很强的大型战舰。此前数个世纪内，日本一直将太平洋视为一个空旷辽阔的缓冲区，但到明治维新时期，太平洋在日本地缘政治版图上的地位日渐凸显，成为一个可被征服的区域。

在海军战略方面，日本人开始像英国人一样思考问题。与英国相同，日本也是一个岛国，对面是一片辽阔的大陆，日本对中国（当时处于清朝时期）和俄国这两个大国心怀忧惧。而狭长的朝鲜半岛是日本与中国之间的缓冲地带，因此，日本人的逻辑是控制住朝鲜半岛，以扩大自己与幅员辽阔的中国之间的缓冲空间。这是1894年中日甲午战争爆发的一个重要原因，这场战争对日本具有重要意义，海军在其中扮演了重要角色。当时，日本不宣而战，袭击了中国增援朝鲜的运兵船。无独有偶，50年后日本袭击美国珍珠港之前也没有正式宣战。

甲午战争短暂而激烈，日本海军展示了非同一般的作战能力。值得注意的是，当时存在一种关于海军战术的辩论，即大型装甲战舰或重炮在海上作战中是否最重要。中日舰队在鸭绿江上的战役没有凸显出这一重要性，但中日舰队在机动性和速度方面的差别却很明显。在伊东祐亨的指挥下，日本舰队被分为两部分——由航速较快、炮弹发射速度较快的战舰构成的“第一舰队”和由航速较慢但作战能力强悍的战舰构成的“第二舰队”，“第一舰队”能够在作战过程中依靠猛烈密集的火力攻击中国战舰。在之后数月内，中国军队迅速溃败，1895年初

战争结束。战胜的日本获得了对朝鲜半岛、台湾岛及其附属岛屿的统治权，就地缘战略地位而言，日本已然在西太平洋占据了主导地位。此后，它需要巩固对亚洲北部的控制能力，这就导致了日本与俄国的战争。

但实际上是俄国人挑起了日俄战争。在日本战胜中国之后，俄国出面反对日本，要求使朝鲜半岛非军事化，并强迫日本交出旅顺港（旅顺港是一个不冻港，俄国垂涎已久）。俄国与其他欧洲国家合作，极力反对日本的扩张，这导致了1904年的战争，但俄国人在军事上和政治上都没有做好充分准备。在军事上，俄国舰队分布在这个庞大国家的四周，需要时间来集结。在政治上，俄国的国内矛盾日趋激化，沙皇即将倒台的迹象在当时已经很明显，圣彼得堡的统治者无法全身心关注太平洋海岸正在酝酿的冲突。

日本人虽然在兵力上处于劣势，但能够集中兵力发起攻击并阻挠俄国人集结力量对其发起反击。在击败中国舰队之后，日本舰队再次在没有宣战的情况下发动了一次声势浩大的袭击——在夜色掩护下用鱼雷偷袭了旅顺港的俄国舰队。尽管俄国海军任命了斯捷潘·马卡洛夫为太平洋舰队司令（不久之后，他因所乘战舰触动水雷而身亡），并调动波罗的海舰队前往太平洋海域，但俄国人一直未能获得战术性优势，日本借助自身的战略地位和相对较新的技术占据了上风。1905年1月，俄国人失去了太平洋舰队和旅顺港这一至关重要的海军基地。

1904年10月起，俄国分两批将波罗的海舰队调往太平洋战场，共调动了53艘战舰，结果到1905年5月，舰队在对马海战中几乎被日军全歼，损失了50艘战舰。这是俄国在日俄战争中遭到的最后一击。面对舰队的全面溃败，俄国被迫接受时任美国总统西奥多·罗斯福提出的一项协定。后来，西奥多·罗斯福因调停日俄战争做出的贡献被授予诺贝尔和平奖。俄国输掉战争是因为他们在每一次交战中都遭遇了战术性的失败，但更主要的原因在于他们没有集结力量，最终被各个击破。

美国从俄国的失败中汲取了一个重要教训，使美国充分意识到修建巴拿马运河的必要性。如果没有巴拿马运河，分布于美国东西海岸的舰队都必须绕过南美洲最南端才能集结起来，这需要耗费好几个月。在日俄战争中，一个有趣的现象是俄国人最后一次践行了舰队指挥官为了保全战友性命而弃船投降的古老原则。这些指挥官回到国内后被军事法庭判处死刑，此后，不论出于何种目的，这样的投降再未出现过。今天，美国海军和其他大多数国家的海军都不再奉行优雅投降的哲学，他们决不弃船、血战到底。

美国真正在军事上对太平洋地区形成影响，是在占领夏威夷群岛并在那里修建军事设施后才开始的。夏威夷瓦胡岛上的珍珠港是一个天然良港，我清楚地记得我乘坐军舰在20世纪70年代末第一次驶入这个港口时的情景。那时，我还是一个没有经验的甲板值班员，船长命令我驾船入港。我试图把船调好位置并泊好，我曾观察过好几次经验丰富的船长这么做过，但风很大，我很担心。我当时很笨地拒绝使用拖船，也没有听从经验丰富的港口领航员给我提的建议，我想要独立完成一切，就像个目中无人的孩子。

不幸的是，由于速度太快，船尾与码头发生了剐蹭，船尾掉了很多油漆，右舷后部出现了一个很小的凹陷，虽然无关紧要，但令人非常尴尬。舰长悄悄地走了过来，对我讲了一句美国海军上将欧内斯特·金（二战期间美国海军的将领）说过的一句话："一个伟大的掌舵者永远不需要使用高超的驾船技术。"换句话讲，要懂得利用拖船，听从港口领航员的建议。这一教训我谨记在心。

那天晚上惊魂甫定后，我在美丽的珍珠港周围散步，我忽然意识到我所在的位置就是美国通向太平洋的门户，也是美国海军的心脏。诸多现代美国海军精神都可以追溯到二战期间太平洋地区发生的战争。遥想当年，很多颇具传奇色彩的军官都曾在太平洋出生入死，反观自己，不禁觉得我的履历何其单薄和局限——20世纪70年代的冷战似乎并不会给我提供参与大规模舰队作战的机会。美国海军上将尼米

兹、斯普鲁恩斯、哈尔西、金凯德以及在太平洋战争中涌现出来的其他巨人都亲自体验过太平洋的辽阔。正是在这辽阔的大洋上，他们才可以针对一个又一个岛屿发动庞大、全面的战役，最终打败日本。美国海军的精神地图从珍珠港铺展开来，向无边无际的海洋延伸。正因为珍珠港对美国海军极为重要，日本人才在1941年12月初偷袭珍珠港，将战火烧到美国。那次偷袭虽然令人震撼，但也不难理解。

为了理解二战期间太平洋战区战事的规模和严重性，你需要想象一下这个地区有多么辽阔。二战期间军事行动的范围覆盖了整个太平洋，包括赤道南北的广大海域，这种规模的战事在人类历史上尚属首次。正如威廉·曼彻斯特在美国陆军上将麦克阿瑟的传记《美国的恺撒大帝：麦克阿瑟》中明确阐述的那样，二战期间，太平洋战区的跨度“相当于从英吉利海峡到波斯湾的距离——这是亚历山大、恺撒、拿破仑最远征程的两倍”。这位自尊心极强的将军非常喜欢做这个比较。要横穿辽阔空旷的太平洋，乘独木舟需要数十年，乘蒸汽船需要数月，乘现代舰船只需几周。新技术不仅提高了船只的性能，也为战争增加了新的维度。在水面上，飞机和雷达改变了距离的计算方式。在水面下，潜艇可以在屏蔽几乎一切侦察技术的情况下威胁军用和民用船只。太平洋上首次爆发全面战争时，海战的方式已经发生了深刻变化。

1941年12月7日，飞机螺旋桨的响声和空袭警报声打破了夏威夷清晨的静谧。日本海军航空部队发起了有史以来最大规模的空袭。偷袭珍珠港的策划者是富有传奇色彩的日本海军上将山本五十六，他是美国哈佛大学毕业生，热爱美国文化。日本在这次袭击中摧毁了珍珠港的美军舰队和地面飞机。但是美国舰队的核心战斗力量，也就是被日军列为主要袭击目标的航空母舰当时恰巧不在港口，幸免于难，可谓不幸中的大幸。但“亚利桑那号”“俄克拉荷马号”“西弗吉尼亚号”“加利福尼亚号”这几艘战舰不太走运，在那个星期天遭到围歼、沉入大海，不过船上的大部分船员都死里逃生。

我的妻子劳拉是一艘名为“约翰·芬恩号”的新驱逐舰的“赞助者”，这艘驱逐舰以约翰·芬恩的名字命名，以此纪念他在“珍珠港事件”中的英勇事迹。这是一项崇高的荣誉，我的妻子为此感到自豪。2015年，我的妻子参加了这艘驱逐舰的命名和列装仪式。在这艘驱逐舰服役期间，她一直与舰长和士兵保持联系。因此，我和我的妻子有相当多的机会去回顾那些可怕的时刻，在当时的海军士兵眼前，一场意想不到的袭击炸毁了美丽的港口。芬恩当时的级别是军士长，他架起机枪，与一支临时拼组的队伍一起奋勇还击，他们的身上多处负伤。芬恩还参加了之后的战争，直到胜利。芬恩活了100多岁，他一直记得那个给世界带来永恒改变的周日清晨。

就在珍珠港遇袭的同一天，在距离珍珠港5 500英里远的大洋彼岸，日本军队还袭击了菲律宾的美国驻军。如同珍珠港的情况，停在地面的美军飞机也被日军的空袭摧毁。但不同的是，菲律宾与已被日本占领的中南半岛（泰国未被占领）距离很近，这就意味着日本军队在空袭之后能够接着发起地面入侵。尽管美国军队在巴坦半岛的科雷希多岛英勇抵抗，但这些岛屿还是在1945年被日军占领。当时，日本就是一台在高速运转的战争机器，没有输过任何一场战役。1942年初，美国及其太平洋盟友面对的形势一片暗淡。

1942年6月，在中途岛战役中，美国否极泰来。日本的作战计划是在广阔的太平洋上发起突袭，打乱美国阵脚，使日本在战争中处于有利地位，以此应对美国在人口和工业上的优势。但在中途岛附近海域，虽然美国的战舰数量比日本少得多，但最后还是取得了胜利。在中途岛战役中，美军交了一次好运：日军派出侦察机寻找美国舰队，但因机械故障推迟了半个小时起飞，使得美军舰队得以隐蔽并继续前进。由于日本人无法确定美国舰队的确切位置，日本舰队的指挥官错误地决定把他们战机携带的武器由炸弹（用于轰炸美军在中途岛的堡垒）换成鱼雷（准备攻击美国舰队）。

这种猫捉老鼠的游戏给美国人提供了机会。由于那半小时的延迟，日本战机在换装武器的时候停在甲板上，几乎没有防御能力，结果基本上被美军摧毁。日本的四艘航母也被美军击沉，它们之前都参与了偷袭珍珠港的行动。遭到重创的日本再也无力发起大规模海战。奥宫正武曾经参加过中途岛战役，他后来成为日本航空自卫队的一名中将，他在《中途岛海战》一书中写道："太平洋战争是由不懂得海洋的人发动的，由不懂得天空的人打的。"

在中途岛战役中大获全胜后，美国分两个方向从太平洋向日本发起攻击。其中一支队伍由海军上将尼米兹指挥，士兵们从一个岛行进到另一个岛，在北太平洋向日军发起进攻。那些曾经被用作装煤站的岛屿此时成了美军战舰和飞机的燃料补给点。另一支队伍由陆军上将麦克阿瑟指挥，从澳大利亚北上反攻菲律宾。如同在北太平洋地区作战的美军一样，麦克阿瑟指挥下的美军也发现作战环境非常严酷，印度尼西亚和新几内亚的丛林中有致命的陷阱和疾病。在托雷斯海峡，日军重兵布防，这比那些淹没在水面下的暗礁更致命（我后来曾经驾驶军舰穿越这个海峡，感到非常紧张）。这两个方向上的战斗都是非常艰苦的。美军缓慢但有条不紊的进攻产生了效果，日军的资源补给线被切断，美国的工业实力也开始发挥作用，日本的战略选择空间越来越小。尽管日本的岛屿防御有时非常疯狂，但其最终投降是不可避免的。美国预计如果在陆地向日本发起强攻，势必给双方造成重大伤亡，于是美国决定对广岛和长崎动用核武器。1945年，美军先后两次轰炸东京，而后在8月向广岛和长崎投下了两颗原子弹，随后日本宣布投降，麦克阿瑟率军占领日本，结束了这场旷日持久的战争。至此，日本的许多重要城市完全被摧毁，给日本人造成了严重的心理冲击。对日本而言，在未来很长一个时期内将不得不忙于重建工作，无暇参与全球军事和安全事务。

值得铭记的是，在太平洋战场上，美军的领导者还包括另外两位海军上将，他们都接受尼米兹将军的指挥。一位是威廉·哈尔西，绰号"公牛"（他本人并不喜欢这个绰号），另一位是雷蒙德·斯普鲁恩

斯。托马斯·亚历山大·休斯写的《哈尔西上将的海军生涯》（*Admiral Bill Halsey，A Naval Life*）一书精彩呈现了哈尔西的人生。托马斯·比尔写的《安静的战士》（*Quiet Warrior*）同样出色地呈现了斯普鲁恩斯的人生。这两个人的性格截然不同：哈尔西容易冲动、脾气暴躁、声音洪亮，斯普鲁恩斯则安静、理智、深思熟虑。尼米兹巧妙地利用他们二人不同的性格和能力，共同领导了史上最伟大的海军战争，成功应对了远距离、长时间作战和敌人顽强抵抗带来的挑战。他们的名字将永远与太平洋紧密地联系在一起，只要海军士兵乘着军舰进入太平洋，就会永远铭记他们的名字。

可悲的是，太平洋地区的冲突并没有就此消失。二战结束几年之后，朝鲜战争爆发，10年后美国又卷入了越南战争。虽然辽阔的太平洋重新进入和平状态，但可以肯定的是，风平浪静的表面下暗流涌动，冷战引发的紧张态势依然存在。苏联海军在谢尔盖·戈尔什科夫将军的指挥下持续在太平洋地区增加军力，这是自日俄战争之后苏联首次扩张海上力量。携带核弹头的潜艇潜行在茫茫大海中，构成了一种隐形的威慑，美苏双方的水面舰队则极力寻找并跟踪对手，但太平洋地区的岛屿和居民基本上没有受到影响。美国在二战期间从日本手中夺取了西太平洋地区的多个岛屿，包括马绍尔群岛、密克罗尼西亚群岛、帕劳群岛等。后来这种托管状态结束，美国与这些地区签署《自由联合条约》，允许这些群岛上的人民独立建国，与美国建立“自由联合”的关系，这个条约至今依然有效。随着太平洋地区再次实现和平，日本经济复苏，中国香港、中国台湾、韩国、新加坡逐渐崛起为四个强大的经济体，太平洋地区的贸易总量在20世纪80年代首次超过了大西洋地区的贸易总量。这种趋势至今依然在持续。

我们现在生活在“太平洋世纪”吗？这很难说。奥巴马政府肯定是这么认为的，早在几年前他们就提出了“重返亚太”的战略。考虑到中东地区发生的一系列事件以及俄罗斯的崛起，这一战略显得并不非常合理。但世界上最强大的国家大部分都在太平洋地区，这种态势是不可逆转的。美国、中国、日本、俄罗斯都自称太平洋国家，还有一些

发展势头非常强劲的国家如澳大利亚、韩国、加拿大、墨西哥、智利、哥伦比亚、印度尼西亚。目前，世界上将近一半的贸易活动发生在太平洋沿岸国家，而这只是一个开始，尤其随着印度以更加有力的方式融入太平洋地区，这种趋势将会更加明显。无论是《跨太平洋伙伴关系协议》（我希望这个组织的成员越来越多），还是由中国倡议设立的亚洲基础设施投资银行（我希望这个机构能够成为一个负责任的角色），太平洋沿岸的国家正在通过多种方式释放发展潜力，促进经济增长。

尽管太平洋地区潜力巨大，风险却依旧存在。非法的、未经批准的、不受管制的捕捞活动持续增多，过度捕捞对全球渔业的可持续发展造成严重威胁。人类活动造成的污染严重破坏了太平洋地区的生态环境，若将太平洋中的塑料垃圾堆积在一起，形成一个“塑料岛”，其面积甚至有得克萨斯州一样大。可怕的台风也给太平洋地区的生态环境造成威胁，特别是菲律宾、中国台湾和越南等沿海地区。风暴天气越来越频繁（许多科学家认为这是全球气候变化的结果），除非该地区的国家能够在人道主义援助和救灾方面做出明智的投资，否则环境变化将带来难以言喻的痛苦，成为经济倒退的根源。该地区的军队和民间机构需要共同努力，以确保他们有能力应对这些挑战。

在地缘政治和安全方面，一个值得密切关注的状况是太平洋地区还在进行军备竞赛，这导致了日益紧张的局面（而且还在愈演愈烈），有可能增加该地区发生公开冲突的可能性。各国需要采用微妙的外交手段应对这一局面，因为各国用大量财富换得的军备必将诱使它们使用武力。目前，太平洋沿岸有大量武器系统可被用于在海面上或海面下攻击他国。

2013年到现在的数据显示，亚洲各国更倾向于实现军事现代化，提高军事设备的质量，而不是简单地增加兵力。宏观数据揭示的趋势是惊人的，根据《军事平衡》杂志的数据，2013—2015年，亚洲国家的国防开支增长了9%，从3 260亿美元增至3 560亿美元。相比之下，

同一时期美国国防开支下降了6%，从6 330亿美元下降到5 970亿美元，欧洲国家的国防开支下降了12%，从2 810亿美元下降到2 460亿美元。我们应如何放缓亚洲国家国防开支的增长速度，确保环太平洋地区的安全呢?

2013—2015年，朝鲜的国防开支增加了一倍多，增至将近100亿美元。虽然很难估算这个国家实际的防务支出，但朝鲜近年来已在进行核试验、远程导弹测试和建造移动发射装置。朝鲜将继续维持高水平的国防开支，即使面临新的、更严厉的制裁以及被削弱的经济环境也在所不惜，因为其年轻的领袖金正恩知道只有用军事力量才能维持内部稳定，并获得一定的地区影响力。

中国国防开支的增长是太平洋地区国防开支增长的原因之一。

中国在具有战略意义的先进技术上进行投资，包括战斗机（歼– 20和歼– 31）、东风– 21弹道导弹（素有“航母杀手”之称）、航空母舰。这些技术进步加上中国对网络攻击的关注，将使中国能够超越目前所谓的“反介入/区域拒止”战略，发展更积极的防御战略。

尽管中国采取了这些措施，但美国在海上的军事实力和潜在反应也需要被考虑进去。

美国拥有6艘重型核动力航母以及数十艘先进的巡洋舰和驱逐舰，有位于关岛的军事基地还有远程轰炸机，在太平洋地区仍然拥有强大的军力。中国在南海的建设活动以及其配备的远程反舰导弹只是在一定程度上改变了亚洲的军事格局，但不会完全扭转这种格局，尤其当我们把日本、韩国等美国盟友的实力也考虑进去时。

太平洋地区的其他国家同样在增加军费支出，包括日本。日本2016年宣布增加国防预算，是10多年来的首次，日本为保障安全而制定的政策的关键在于与美国的安全政策实现无缝对接。日本的空中力量本来就很强，目前正进一步加强导弹防御、空中侦察和先进战机的作战

能力。日本另一项雄心勃勃的计划是在2017年建立水陆机动团，将陆地、海上、空中、网络和太空几个领域的军事行动联合在一起。

日本的技术优势使其拥有世界第二强的海上力量，陆上和空中力量也不逊色。日本的安全政策符合其防御能力，这有助于增强日本在集体防御中对美国的重要性。尽管与中国相比，日本2016年的国防预算为420亿美元，相对较低，但日本的防御重点是明确的，并将努力与其最重要的盟国——美国实现无缝对接。

日本减少了陆上自卫队的开支，同时增加了航空自卫队和海上自卫队开支，这表明日本的行动与政策是一致的，旨在发展集体防御。一旦与中国产生对抗，日本这些投资的重要性就会显现出来。另一方面，中国的防务支出必须覆盖更大的领土范围，并且要集中关注国内安全。

韩国也在继续增加技术投资，提高军人素质（而不是数量）。尽管2013—2015年韩国的国防预算增加了6%，但在同一时期，韩国的兵力却减少了4%。韩国正在努力改进一些主要的武器系统，比如升级F–16喷气式战斗机编队，通过F–X计划研制第六代战斗机，并为其陆军和海军陆战队开发一种新型的无人机。虽然韩国目前依然依赖美国进行空中防御和导弹防御，但鉴于来自朝鲜方面的威胁，韩国仍在自主改进空中和导弹防御系统。

与此同时，美国另一个坚定的盟友澳大利亚的国防开支增加了约7%，主要用于升级战斗机、军舰、潜艇，包括其柴油潜艇部队。

印度虽然距离太平洋较远，但2013—2015年，印度的现役军人人数增加了2%，这与其军费预算的增加幅度是一致的。印度增加军费开支的一个重点任务是推动国内国防工业的发展，这与印度总理莫迪提出的“印度制造”计划是一脉相承的。印度还在各个领域实施新的采购计划，包括新的战术性直升机、新的阵风战斗机（法国和印度之间的谈判仍在继续），以及新的重型运输机，印度采购美国武器系统的支

出大幅增加。越南、韩国和其他一些国家及地区同样也在增加防务开支，它们均把重点放在应对海战上。

亚洲这种海上军备竞赛的出现源自各国对外部威胁的认知。最糟糕的一种情况是该地区可能会陷入“修昔底德陷阱”，在这种状况下，各国对彼此战略意图的误判将导致武装冲突，要么是美国与中国在全球范围内的冲突，要么是中国与日本在地区范围内的冲突。避免冲突的最佳途径是海上外交。美国应该鼓励日本、韩国、菲律宾、澳大利亚等盟国之间加强合作，同时还要防止中国与美国及其盟国之间爆发亚洲版的冷战。此外，美国还应该鼓励环太平洋国家共同开展军事演习和训练，共建互信。这有助于各方相互信任并加强军事合作。亚洲国家在未来几十年里也可以通过军事力量加强在救灾减灾、人道主义行动和医疗外交等软实力项目上的合作。

太平洋地区的军备竞赛是切实存在而且危险的。提高军事透明度、加强军事合作以及使用外交手段，可以降低爆发公开冲突的可能性。现在是时候建立一种机制去防止这些国家今后运用军事手段或者硬实力解决地缘政治问题。

尽管现在环太平洋地区局势紧张，面临多重风险，但这一地区走向和平发展之路的可能性依然较大。毕竟在这些国家，帝国主义传统存在的时间都不算长，虽然大多数国家都在增加军备，但它们也找到了开展多维度合作的方式。在南海及其周边地区可能有一些摩擦点，但各国间爆发战争的概率很低。20世纪70年代，我还是一个天真、年轻又没经验的低级军官，那时冷战大幕逐渐拉开，太平洋面临更多危机，但最后依然维持了和平局面。今天，太平洋地区的主要国家，如日本、韩国、中国、美国，它们对太平洋上一旦爆发战争可能造成的破坏都心知肚明。商业的发展、文化的深度互动和各国国民素质的提高都表明这个地区很可能走上和平发展的轨道。在21世纪，尽管南海和朝鲜半岛面临重重挑战和紧张态势，太平洋依然很有希望不辜负它的名字，成为一片太平的海域。但这一愿景是否能实现，很大程度上

取决于各国是否愿意为了这片以多种方式将它们的命运紧密联系在一起的海域进行合作。爆发战争（可能在朝鲜半岛，或者在日本与中国之间）的可能性也许正像暴风雨一般朝我们逼近。21世纪的太平洋必将出现许多意想不到的曲折。

---

1. 1英尺≈0.304米。——编者注
2. 1英里≈1.609千米。——编者注
3. 盟军，二战中同盟国军队的简称。——编者注。
4. 戴维·琼斯是《加勒比海盗》系列电影中的船长，加勒比海的统治者。——编者注
5. 1海里≈1.852千米。——编者注

第二章

大西洋：殖民主义的摇篮

在前文中，我用大量篇幅阐述了为什么21世纪是一个属于太平洋的时代。事实上，从很多方面来看，太平洋都会在21世纪成为具有主导地位的海洋空间，尤其是将其同印度洋放在一起——也就是将南亚及印度次大陆周围的海域都联系在一起来看的时候，这个趋势更明显。奥巴马政府提出的著名的“重返亚太”战略似乎印证了我的这一观点（由于美国的战略重点是从欧洲和中东向亚太地区转移，因此这个战略也被称为“亚太再平衡”战略）。

然而，无论未来的世界何去何从，各个大洋之间的相对重要性如何演变，有一个事实无法回避，即大西洋永远都是西方文明的摇篮，尤其当我们拓宽大西洋的外延，将地中海包括进去的时候更是如此。此外，大西洋还是欧洲国家、北美洲国家、拉丁美洲国家、非洲国家交流的一个枢纽。

当我想到大西洋时，偶尔会联想到由路易·马勒执导，于1980年上映的《大西洋城》这部杰出影片。在这部影片中，年迈的伯特·兰卡斯特饰演一个落魄的黑社会成员卢·帕斯卡，他在影片中努力帮助由苏珊·萨兰登饰演的一个正在逃亡中的加拿大人。大西洋的美丽和力量令卢·帕斯卡陷入沉思。他回想起自己的青葱岁月，真诚地说：“你真应该看看那时的大西洋。”不过，在卢·帕斯卡几十年的人生中，大西洋真的改变了很多吗？我对此表示怀疑。大西洋总是能给人类留下深刻的印象，它的这种魅力已经延续了数个世纪。

大西洋是世界第二大洋，面积将近4 000万平方英里[注]（是美国面积的10多倍），覆盖了大约20%的地球表面。大西洋的英文名称（Atlantic）源于古希腊神话人物阿特拉斯（Atlas），在传说中，他用肩膀和双手支撑着整个世界。大西洋是由两个不同的区域组成的，它们通常被称为“海盆”，分别位于赤道两侧，从天空俯瞰大西洋会发现这一海域呈S形。只要大致观察一下非洲西海岸和南美洲东海岸的海岸线，人们很容易就能猜出这两个大陆大概在史前某个时期分裂并漂移了，它们之间的区域塑造了大西洋海底的风景。

大西洋有两个重要的附属海——地中海和加勒比海，其北部还有一个具有重大战略意义的缺口，可通向格陵兰岛、冰岛与英国。冷战时期，大西洋暗流涌动，几乎要爆发公开冲突。在南半球，大西洋通过德雷克海峡与太平洋交汇，通过较为广阔的海域与印度洋交汇。大西洋地区（包括两个附属海）分布着近百个规模与经济实力各不相同的国家和地区，大的有美国和巴西，小的有伯利兹和蒙特塞拉特。

~~~~~~~~~

我对大西洋的第一印象是在20世纪60年代初形成的。当时我年纪还很小，和家人一起从纽约坐船横穿大西洋前往雅典，我的父亲（当时是一位现役的海军陆战队军官）要去美国驻希腊大使馆工作。当时我们乘坐的那艘大型游轮风格很复古，与20世纪二三十年代的那种豪华游轮很相似，船上有美味的食物，有面积不大却很优雅的客舱，还有很多露天酒吧。尽管船员为孩子们提供了很多娱乐节目，但我只想看翻滚的海浪。我被海洋的多变深深吸引，有时候海面就像蹦床的表面一样光滑，但不一会儿可能就会卷起大量的白色泡沫，之后又迅速地变成大而缓的海浪。大海就像在进行永不结束的演出，斑斓璀璨，海面还会点缀着海鸟掠过时灰白的阴影。对一个小男孩来说，这非常令人着迷。我们的游轮穿越地中海时在里斯本和罗马停留了一下，然后到达比雷埃夫斯港，这是通向希腊首都雅典的门户。

仅仅过了10多年之后，也就是在20世纪70年代初，我以一种严肃的方式再次航行到了大西洋。我当时才20岁，还在海军学院读书，即将进入最后一个学年，我乘坐的是崭新的“尼米兹号”航母。“尼米兹号”从诺福克港航行到墨西哥湾汹涌澎湃的深蓝水域，这是大西洋西部最突出的特征之一。墨西哥湾流在非洲西海岸形成，向北流经大西洋中部，从南美洲东北海岸反弹后分为两个支流，一个支流重新向北穿过佛罗里达海峡。
~~~~~~~~~

墨西哥湾流大概有60~70英里宽，近4 000英尺深，在海面附近流速很快，有些地方的流速接近每小时5英里。在18世纪，虽然一些水手认为能够利用这股洋流的流速获得优势，但航海家们对此心存疑虑。墨西哥湾流在很多文学作品和电影中出现过，作为水手，你会感觉这种永不停息的流动蕴含着极大的力量，它能将所有的东西都卷入北大西洋深处。在一个著名、冗长又令人感觉迂腐的句子中，海明威对墨西哥湾流进行了详尽而乏味的描述，要理解这个句子，可能需要花费喝一杯冻唇蜜鸡尾酒的功夫。这是大西洋的一个特征，引得各国作家为之倾倒。

~~~~~~~~~

最先进入大西洋的欧洲人可能是古希腊人。他们的航行范围超出了今天的直布罗陀海峡，古希腊人称直布罗陀海峡两旁高耸的海岬为赫拉克勒斯之柱，这个海峡被笼罩在传说、神话和神秘之中。古希腊人心中一个主要的谜团是传说中的亚特兰蒂斯城是否真的存在。为了了解古希腊人是如何想象物质世界的，我们需要先回到古代神话中。20世纪60年代，当我还是一个小男孩时，我从我父亲那里学到了很多这方面的知识。根据神话，阿特拉斯被放逐到了大地的尽头，用他那永不疲惫的臂膀支撑着地球。他就站在看护金苹果园的赫斯珀里得斯的附近。赫斯珀里得斯指的是一群幸福的女神，她们住在一个大海边的花园里——这个大海包围着整个世界。当然，这并不是一张完全准确的地图。

早在6世纪，有许多早期的探险家已经开始探索大西洋，其中有一个爱尔兰的修道院院长，名叫圣布伦丹。他是一位航海家，赢得了“航海者布伦丹”的美誉。这个圣徒的航行是为了寻找皈依者，但他在海上几乎没有找到什么皈依者。一些记录表明，他航行到了不列颠群岛的其他地区（苏格兰和威尔士），可能还越过英吉利海峡到了法国西北部的布列塔尼半岛。关于圣布伦丹的传说甚至认为他曾经到过格陵兰
~~~~~~~~~

岛的海岸，还有可能到过冰岛的南岸。但这些早期的探险者在航海过程中了解到的知识无法得到广泛传播，也无法被其他人掌握，因此对大多数欧洲人而言，大西洋依然是神秘和危险的。在大西洋西部的美洲，广泛分布着许多原住民部落，但这些原住民小规模的航行局限于近海，其余广阔的海域并未得到探索。

直到800—1000年，维京人才航行到了辽阔的大西洋深处。大约在9世纪晚期，维京人在冰岛建成了第一个真正的定居点。10世纪晚期出现了有文字记载的航行，其中有一个名叫比亚德尼·赫尔霍弗逊的维京人于986年从冰岛航行到格陵兰岛，在风暴的驱使下，他从已知的海域一直漂向西南方，宣称看到西部陆地上有茂密的树林。正是由于这次航行，一些人把第一次看到新大陆的功劳记在了维京人的头上，认为是维京人第一次在大西洋开辟航路，将欧洲和北美洲连接到一起。10—11世纪，在现在加拿大的纽芬兰与拉布拉多省已经出现了一些定居点。有一些报道称在北美洲偏远的内陆地区，如美国明尼苏达州的中西部和北部发现了“维京遗址”，但绝大多数严肃的学者认为这些“维京文物”是不可信的。在当今世界，每年有价值超过4万亿美元的货物通过大西洋往返于欧洲和北美洲之间，在世界贸易总量中所占的份额最大，很难想象如果当年的维京人知道这一点后会怎么想。

维京人的航海活动究竟是为了发现新世界，还是偶然到达了新世界呢？关于这一点，一直存在学术上的争论。丹尼尔·布尔斯廷在他对这个问题的出色研究中，对发现新世界的航行和偶然到达新世界的航行进行了区分，他认为如果一个人航行的目标是发现新世界，那么当这个人到达新世界，就会将信息反馈给其他人，从而促进欧洲文明的进步，给欧洲人的世界观带来改变。[注]但可以肯定的是，像英国人和维京人这样的早期航海者为我们打开了今天的大西洋世界，为我们搭建了一座非常重要的海上桥梁。与其说他们是陆地上的殖民者，倒不如说他们是海上的水手。15—16世纪，以勇敢的葡萄牙人为首的航海者们不但探索了大西洋及其沿岸地区，还将新世界变成了自己的殖民地。从某种意义上说，这体现了海洋与陆地的不同。海洋为全世界的

贸易、研究和安全提供了一个平台，海洋连接的广袤土地蕴藏着巨大的财富。

我第一次作为舰长横渡北大西洋是在20世纪90年代中期。我乘坐的是“巴里号”驱逐舰，这是一艘崭新的阿利·伯克级驱逐舰，舰上大约有300名官兵，还装载有大量导弹用于防空、反潜艇和地面攻击，是一艘可以同时开展多项任务的战舰。这艘战舰的名字是为了纪念美国独立战争时期的英雄约翰·巴里，他有爱尔兰血统，因此1994年初，我们被派往北大西洋的最初目的是到爱尔兰进行友好访问。在爱尔兰短暂停留后，我们起航前往波斯湾执行任务。

在那一年的阵亡将士纪念日，我们正乘军舰穿越广阔的大西洋，与早期的航海家相比，我们的航行既有不同之处又有相似之处。我们在船上如同在家里一样舒适，有热腾腾的食物、有淋浴间、有舒适的床铺，船员能与家人和朋友通信（但肯定没有现在方便），还有专门的远程运油船（专门为了实现海上加油而设计的船）给我们的战舰加油。虽然我们的住处并不豪华，但与维京人相比，我们在海上航行时，就像生活在奢华宫殿里的国王——我们的世界与当年维京人的世界完全不同。

但是我们出海航行的内在动力是一样的：我们都是为了完成国家的使命而离开家乡，开始长达7个月的海上航行。在最终的目的地我们都遇到了真正的危险——当时的海湾地区正处在动荡不安、危机重重的时期。海军士兵之间的精神纽带与2 000多年前（甚至更久之前）维京水手之间的精神纽带是类似的。我们不是维京人，也不会以他们那种戏剧性的方式面对大海，但在探索大西洋的漫长历史中，我们都是重要的参与者。我们知道自己的目标是什么，但不知道最终会发生什么，正是这种不确定性和冒险意识吸引着我们去探索海洋。

~~~~~~~~~
~~~~~~~~~

14—15世纪，航海技术有重大进步。维京人使用的那种脆弱的单桅船逐渐淡出了历史（这种船是在希腊人和罗马人1 000多年前在地中海使用的独木舟的基础上改造而来的），取而代之的是有多个桅杆和船帆且船头有斜桅帆的大船。指南针也得到了普遍应用，水手还能够根据露出水面的绳结数量来测算航速（这是今天我们用“节”表示航速的原因）。随着应用天文学导航的技术逐渐提高，航迹推算的难题也得到解决，不必再利用陆地的地标去绘制航线。随着贸易规模的扩大（尤其是香料、黄金、珠宝、香水、染料和宝石的贸易），人们对远程航行的兴趣也开始增加。

无论我们把首次穿越大西洋的功劳归于爱尔兰人还是维京人，一个毋庸置疑的事实是，葡萄牙人的早期航海活动产生的影响是最大的。在这些勇敢无畏的航海家里，有一个标志性的人物——葡萄牙的恩里克王子（维塞乌公爵），他获得了“航海家”的荣誉称号。恩里克王子生活在15世纪上半叶，在当时开展了多次远洋探险，他沿着大西洋航行，探索了非洲海岸地区。他对探索海洋和追逐利润的兴趣源于他早年参与的一场对休达（位于今天的摩洛哥）的“圣战”。他在大西洋沿岸的非洲地区发现了香料、黄金、白银和其他财富，这激发了他对航海的兴趣。恩里克王子还在里斯本附近的萨格里什组建了一个非正式的海事法庭，聚集了许多当时最优秀的航海家和水手，他本人还满怀热情地担任这个法庭的主持者。至于他在这个法庭中召开了多少场正规的会议，目前学者们还存有争议，但可以说恩里克王子把当时的海事专家聚集在一起，并从他们的集体智慧中汲取经验。

恩里克王子赞助了许多航行，既增加了欧洲人对海洋世界的知识，又为新航海技术的发展提供了条件。在这些探险中，卡拉维尔帆船发挥了至关重要的作用。这是一种有着大三角帆的轻型快船（船头和船尾都有船帆，而不是只有船尾的横帆）。这种船吨位小，可以组成小型船队，不仅可以在非洲沿岸海域航行，也可以在逆风的条件下逆流而上。英文短语“sail close to the wind”意思是冒险做违背常规的事，这一说法就来源于这种卡拉维尔帆船。

当时，葡萄牙的航海家们还探索出了如何更好地利用信风和洋流航行，他们从里斯本和拉古什的港口出发，向西南方航行，一直到赤道附近的非洲西海岸转向北部和西部，舰队会暂时远离葡萄牙，但最后在亚速尔群岛附近转向东北方，利用北大西洋暖流航行，回到葡萄牙。这一巨大的三角形航行路线就是所谓的“三角航线”。这个航线的一个精简版是从葡萄牙出发后朝西南方向航行，来到非洲西海岸一个距出发点中远距离的港口，然后朝西北方向航行到加那利群岛再转向回到葡萄牙。这样一来，欧洲的探险家们可以充分利用信风和洋流（大西洋环流）大大提高航行效率。轻快的卡拉维尔帆船使探险家们能够更好地通过这两条航线探索非洲西北海岸的广大地区，从位于直布罗陀海峡南部古老的休达港开始一直向南，葡萄牙人甚至在今天毛里塔尼亚附近的阿尔金岛上修建了第一个大型堡垒，并占领了那里两个世纪，直到17世纪中叶。

在15世纪中叶，恩里克王子去世后，葡萄牙新一代的水手继续推进着葡萄牙的航海事业。这一代水手都是在探险文化中成长起来的，其中最著名的三位是迪亚士、达伽马、卡布拉尔。15世纪80年代末，迪亚士从塔古斯河上的那座白塔出发，沿着非洲西海岸向南驶去，经过将近一年半的航行之后绕过好望角，返回了里斯本。他们之所以能够找到并绕过非洲南端的好望角，传说是因为一场风暴把他们的船吹了过去。达伽马迈出了更大的一步，成为首位在15世纪末到达印度的欧洲人。在16世纪的第一年，也就是1500年，卡布拉尔发现了巴西，他是第一个到过四个大洲（欧洲、美洲、非洲、亚洲）的欧洲人。

在这些人和葡萄牙其他航海家的共同努力下，非洲西南海岸的神秘面纱终于被揭开，葡萄牙人开辟了海上贸易路线，继续寻找着传说中由基督教祭司王约翰建立的王国（但从未找到），最终他们绕过好望角，航行到了印度洋。葡萄牙人伟大的发现之旅鼓舞了欧洲人但压迫了非洲人（而且往往极端残忍），15—16世纪，大西洋和印度洋逐渐被联系起来。有人将这个时代称作“海洋时代”的黎明。

1962年，我第一次航行到里斯本和塔古斯河，当时我和我的家人乘坐“宪法号”游轮从纽约前往雅典，我父亲要去美国驻希腊大使馆做三年的海军武官助理。作为一名海军陆战队军官，他并不是特别喜欢海上航行，但我非常喜欢这样的经历。离开波士顿后，我们到达的第一个港口就是里斯本，夏日炎炎，我们航行在塔古斯河上，虽然我当时只是一个7岁的小男孩，但我被那些在码头和宽阔美丽的河面上摇摆的船只迷住了。令我着迷的还有那座闪闪发光的白色塔楼，15世纪初，葡萄牙的船长们都从这里出发，踏上探索世界的航程。几十年后我再次来到里斯本时，我已经成为四星海军上将，担任过多个指挥岗位，航程多得自己都记不清了，但当我再次看到那座白塔时，我跟几十年前第一次看到它时一样感觉很神奇。当我在距离塔古斯河河岸几个街区远的葡萄牙海事博物馆参观时，我被当年那些航海者的勇气深深震撼。要踏上航程，向南方未知的海域进发，你就必须离开你熟知的一切——一个由基督教占据主导地位的欧洲世界、一个充满活力的社会、一个充满爱的家庭。当水手们看着那座白塔（当时被称为贝伦塔）在视线中逐渐远去的时候，他们的心肯定会被撕裂成两部分，一部分是对家庭的渴望，另一部分是对探索大海的向往。在这一点上，世界各地的水手都是一样的。

~~~~~~~~~

哥伦布和他1492年著名的航程在加勒比海那一章中讨论得比较深入，但值得一提的是，哥伦布最初主动提出为葡萄牙人效力却吃了闭门羹，最终他赢得了西班牙王后伊莎贝拉和国王费迪南德的信任和资助。哥伦布最开始向南航行，目的地是西非地区，但后来为借助风势调整了方向，经过一个多月向西的航行，他登上了今天的巴哈马群岛，这改变了世界历史进程。哥伦布被西班牙国王封为“海洋将军”，这也许是海洋史上最浮夸的头衔了。哥伦布完成了前往新大陆的4次航行，在此之后的数百年里，新大陆都留有他的印记。
~~~~~~~~~

到16世纪，也就是几十年之后，横跨大西洋的航行变得越来越普遍。值得注意的是，就在哥伦布发现新大陆的20年后，麦哲伦开始了环球探险之旅，发现了一条连接大西洋和太平洋的海峡——今天南美洲南端的麦哲伦海峡。具有讽刺意味的是，麦哲伦虽然是葡萄牙人，却是在西班牙国王的资助下航行的。虽然他在环游世界的航行中丢掉了性命，但他的航海行动以及他给海图制作带来的变化，对法国和英国的水手产生了很大影响，法国人和英国人接下来也会在大西洋上航行，特别是在北半球。

虽然葡萄牙人和西班牙人率先穿越大西洋来到了加勒比海和南美洲，但英国人和法国人把注意力集中在北美洲。15世纪末，约翰·卡伯特——一个受英国王室资助的意大利人来到了纽芬兰，在登陆北美大陆的次年，他率领5艘船再度启航，最后却杳无音讯。他的失踪对英国的海上探险产生了一些不利的影响，直到大约一个世纪之后，英国人才重新开始穿越大西洋的航行。16世纪，法国和英国开始在今天的加拿大建立殖民地，并在现在美国的大西洋沿岸建立定居点。

16世纪，在亨利八世统治下的英国形成了新的海上军事传统。他下令建造了第一支国家舰队，把重型火炮装在船舱内，并在船头和船尾安装高塔，以便居高临下地向敌方射击。从船舷向外开火的火炮被称为“舷炮”，在此后数百年的海战中，这种炮舰都具有毁灭性的攻击力，直到20世纪中叶飞机和远程导弹的出现才改变了这一状况。

16世纪晚期，英国和西班牙间的霸权之争进行得如火如荼。亨利八世在英国开展宗教改革，否认教皇的绝对权威，使英国与天主教会决裂，后来爆发的宗教战争进一步加剧了英国与西班牙的海上斗争。在英国和西班牙的决斗中，“海上漫游者”（即海盗）成了英国的重要武器，这些人本质上是得到英国国王正式授权的海盗。英国纵容本国的海盗抢劫西班牙人从殖民地运回金银货物的船只，使西班牙蒙受巨大损失。其中最令西班牙担心的两个海盗头子是约翰·霍金斯和弗朗西

斯·德雷克。他们的船只，特别是德雷克的旗舰“金鹿号”在16世纪晚期横扫南美洲的海岸地带。

这导致英国和西班牙在大西洋上爆发了一系列史诗般的战争：西班牙动用无敌舰队向英国发起进攻。无敌舰队在当时是一支非常强大的海上力量，它由100多艘战舰，1 000多门火炮和近3万士兵组成。与此同时，西班牙还在与荷兰打宗教战争，荷兰与德国都是重灾区。英国人召集了30多艘战舰应战，又召集了一批武装商船，集结成一支拥有将近200艘战舰的舰队。英国舰队与西班牙舰队的关键区别在于，英国的战舰更轻便，机动性更强，舰上配备了熟练的水手。西班牙的战舰则较为笨重，船上火力多了一倍多，配备的是射程较短的加农炮。发生在英国沿海水域的这场战争非常引人关注，不仅因为这是帆船舰队间的第一次重大冲突，而且当时正是天主教和新教对抗的关键时刻。

双方在交战过程中发射了成千上万发炮弹。英国舰队擅长远距离炮击，但因射程过远，不能重创西班牙的无敌舰队，而无敌舰队虽有重炮但射程过短，双方一直未分伯仲。后来，西班牙人到达了他们的第一个目的地即法国的加来港，他们打算先在那里补给弹药，然后穿越海峡入侵英国本土。不幸的是，西班牙人大部分的重型武器都被消耗掉了，无法从遥远的西班牙获得及时补给，而由于距离本土较近，英国舰队可以迅速完成补给。尽管享有这样的优势，英国人还是无法彻底摧毁无敌舰队，只能把他们赶到北海，最后又赶回西班牙。在逃回西班牙的途中，无敌舰队遭遇了可怕的暴风雨，导致数十艘西班牙战舰失事。当无敌舰队一瘸一拐地回到西班牙时，战舰和船员均损失了一半。英军的胜利勋章上刻着一行字：“上帝的一个呼吸就把他们吹散了。”[注]

在接下来的一个世纪里，荷兰逐渐成为一个航海强国，并对大西洋和新大陆都有所图谋。在17世纪，英国和荷兰之间爆发过三场战争，但这些战争的结果都是荷兰人处于下风，其中一个非常重要的原

因是英国扼守着荷兰赖以进入大西洋深处的多个航道，拥有重要的战略优势。在克伦威尔主政时期，他对英国海军的将领们非常不信任（讲到这一点，我很遗憾），并决定派遣深得其信任的将军到海上指挥作战（这些将军只指挥过陆地上的部队）。克伦威尔的改革将一些陆军战术应用到海战中。此前，海军作战往往使用“近距离混战”的战术，要求一方的战舰迅速靠近敌方战舰。后来英国海军开始采用更有秩序的“纵队战术”。到18世纪，英国和法国在大西洋上爆发战争的时候，英国海军的指挥权已经交回给海军军官，但“纵队战术”和“精确机动”的总体作战思路依然在英军海战中处于核心地位。

18世纪中叶发生的七年战争可以被视为第一次真正的全球性冲突，英法两国的作战范围包括大西洋及其附属海域，即地中海和加勒比海，还涉及太平洋海域以及所有这些地区的海岸地带。

英国制订了一项非常有效的计划，在接下来的300年里，它通过与欧洲大陆的主要势力结盟对抗法国，以期平衡地缘政治格局。英国在世界各地打击法国，在全球范围内攻击法国殖民地，在大西洋上攻击法国舰队，并利用海军优势将法国战舰封锁在港口中。英国与欧洲大陆国家结盟（此处指的是普鲁士），威慑并钳制法国。这一计划也被称为“皮特计划”，因为它是由地缘政治天才威廉·皮特构思的，在接下来的三个世纪里，这个计划发生了一些变化，持续对英国产生重大影响。法国试图通过保卫殖民地和入侵英国来还击。但英国对海洋的控制起到了决定性的作用，英国从法国手中抢得加拿大，并在加勒比地区连续取胜。七年战争展示了一个海军大国的力量，控制海上通道是赢得战争的关键。

值得注意的是，欧洲人在跨越大西洋的过程中取得的进步不可阻挡地给欧洲带来了多项重大变革。为了满足远洋航行以及逆风行驶的迫切需求，航海技术、船帆、索具和船体外形等方面迎来了多项重大的技术改进。但除此之外还有许多其他的变化，比如欧洲人从其他地区发现并带回了许多新的植物和动物，使欧洲人的食谱开始出现变

化，最初这种变化是由人们的好奇心导致的，但随着越来越多商业产品的出现，欧洲人食谱的变化速度也越来越快。这场新旧世界之间的大交换被称为“哥伦布大交换”。

正如作家贾雷德·戴蒙德在其经典著作《枪炮、病菌与钢铁》中描述的，欧洲人跨越大西洋把“枪炮、病菌与钢铁”带到了非洲和美洲。新世界给欧洲带来了西红柿、土豆、橡胶、香草、巧克力、玉米和烟草，欧洲人则把洋葱、柑橘、香蕉、芒果、小麦、大米送到了新世界。家禽和家畜从欧洲来到美洲，完全改变了那里的生活，比如马、猪、驴、狗、猫、蜜蜂、鸡都是横渡大西洋来到美洲的。

欧洲人开辟了从欧洲到非洲和美洲的新贸易路线。随着时间的推移，商品种类不断增加，其中甚至包括奴隶。很多黑人被当作奴隶运往美洲，被迫耕作种植园，尤其是糖、棉花、烟草的种植园，而后制成品又被运回欧洲。贩卖奴隶的船只从欧洲到非洲再到美洲，最后又回到欧洲，这一航线就是臭名昭著的“黑三角”。其中，从非洲西海岸横渡大西洋到美洲的那段旅程就是最悲惨、最可怕的“中央航路”，它记载了大西洋历史上最黑暗的时刻。奴隶贸易只是跨越大西洋的人口迁徙的一部分，除了黑人之外还有其他各族群的人，这个人口迁徙过程至今仍在继续，今天在美洲定居的人口超过10亿。

跨越大西洋的原材料贸易和人口流动为18世纪欧洲的工业革命奠定了基础。随着贸易活动的增加和各国工业能力的增强，大国之间的地缘政治角逐也变得更加激烈。渐渐地，大西洋地区的5个帝国主义强国——法国、英国、西班牙、荷兰、葡萄牙纷纷卷入了一系列的殖民战争中，大西洋沦为海上战场，欧洲国家通过大西洋将后勤物资运到美洲以支持那里的军事行动。大西洋还是一条海上高速公路，为欧洲强国的经济发展提供了运输通道。

在接下来的两个世纪里，欧洲强国之间的战争从未停止，由于这些战争发生在大西洋及其沿岸地带，或许可以将它们统称为“大西洋之战”[注]。从本质上讲，地缘政治竞争是为了争夺新世界的黄金、白

银、奴隶、糖、烟草、鱼、皮草、制成品以及其市场。正如我们今天所说的，欧洲强国意识到海权是国家力量的一个基本要素。

虽然直到几个世纪之后，阿尔弗雷德·塞耶·马汉所著的《海权论》才用一个系统的理论去描述这些国家的行为，但在当时，海权的力量已经得到广泛呈现，并且比人类历史上任何一个时期都表现得更为显著。巨大的远洋船只（包括商船和战舰）为欧洲国家争夺制海权和势力范围提供了助力，这些强国在未来几个世纪主宰了全球政治。所有这些都是在大西洋诞生的。

在北美，面积较小的新英格兰地区逐渐发展为第一个真正的全球海上枢纽。在美国独立战争爆发之前的几十年里，基础的造船厂开始出现，这提高了北美殖民地的独立性，增加了殖民地的财富，为其最终脱离英国统治提供了重要支撑。引发殖民地革命的核心争端与大西洋贸易有关，英国殖民者肆意增加殖民地税收，严重剥夺了那些从欧洲来到北美的新教徒的自由，这些新教徒乘坐船只穿越大西洋，离开欧洲来到美洲这个未知的世界，创立了新的政治实体，并制定了越来越多的、不同于英国的规范和行为标准。海上贸易路线变得越来越复杂，货物种类也越来越多。到18世纪中叶，贸易货物包括木材、肉类、谷物、焦油、松香、沥青、大米和靛蓝染料。数以千计的商船从事这种贸易，数以百计的军舰为它们保驾护航，在护航过程中，这些军舰还会卷入一系列的冲突、战斗或战争。当然，在这种合法贸易和军事护航之外，以加勒比海为中心的海盗文化也逐渐繁荣起来。加勒比海是一个可以为海盗活动提供许多便利的地方，那里有许多的小海湾、小岛，一年内大部分时间气候温和。5个欧美国家在小范围内的激烈竞争导致了地缘政治乱局。

所有贸易、财富和地缘政治角逐结合在一起，构成了一种复杂的、“可燃”的混合体，这个混合体最终被启蒙运动“点燃”了。这为美国独立创造了条件，在此过程中大西洋又一次发挥了重要作用。在法国–印第安人战争[注]之后，英国的优势地位有所削弱，还面临内忧外

患——国内局势动荡不安，法国这一强邻始终虎视眈眈，愤怒和怨恨从未消退；而且北美殖民地人民也越来越反感英国强加给他们的负担和义务，逐渐增加的税收大到了难以承受的地步，1773年发生的“波士顿倾茶事件”成了北美殖民地发起抗争的催化剂。英国没有处理好这一事件，对殖民地采取了进一步的限制措施，包括关闭波士顿港。1775年，北美殖民地北部地区的叛乱变得严重，列克星敦和康科德这两个地方的战役（主要是枪击和小型冲突）最终演变成了全面战争。

历史上没有任何一场革命得到过全民拥护。在美国独立战争爆发之际，当时还是殖民地的美国大约有1/3的人仍想对英国王室保持忠诚，1/3的人摇摆不定，剩下1/3的人强烈赞成实现独立。但是，新英格兰地区加入革命队伍之后，殖民地的革命潮流与革命精神迅速加强。与英国相比，革命者没有强大的海军力量，但他们得到了法国人的援助，法国人仍然为其在法国–印第安人战争中的失败感到痛苦，急于削弱英国在北美洲的地位。

殖民地人民集结起他们的小船，在一切可能的时间和地点攻击英国军队，战斗地点包括尚普兰湖和部分加拿大沿岸地区。令人惊讶的是，他们还能通过部署武装民用船只和大陆海军[注]最早的一批战舰，将战火烧到英国控制的海域。英国向北美殖民地增派了兵力，加上英国完全控制了大西洋沿岸地区，轻装上阵的美国舰队损失惨重。美国人很快意识到，要取得战争的胜利，关键在于打破英国对大西洋的控制。直到法国在1778年参战，美国才在某种程度上建立起我们今天所说的制海权。

18世纪80年代，北美殖民地的多位海军军官，包括著名的约翰·保罗·琼斯在北大西洋的海战中取得了真正的胜利。琼斯航行到爱尔兰和英国间的海域，先乘坐的是“突击者号”军舰，后来乘坐的是法国赠送给他的“好人理查德号”军舰，他频繁开展游击战和阻碍英国航运的战役。1779年，他率领轻型舰队袭击了英国的一个护卫队并俘获了全副武装的“塞拉皮斯号”军舰。这或许是美国海军在独立战争中最著名的

一役，在这场战斗中，琼斯的战舰不幸中弹，在船快要沉没时，英国人劝他投降，他却反唇相讥：“我还没开打呢！”琼斯的豪言壮语被美国海军学院一代又一代的学员铭记在心，我也不例外。

顺便说一下，约翰·保罗·琼斯可能是美国历史上唯一一位自建国初期就家喻户晓的美国海军军官。他的足迹遍布大西洋，虽然被尊称为“美国海军之父”，但实际上他是一个为美国和俄国而战的雇佣兵，他曾被俄国海军授予少将军衔。琼斯对自己在美国革命战争期间享有的待遇并不满意（他是一个易怒的苏格兰人），于是他返回欧洲争取更好的薪酬和更高的职位，但最终被宫廷政治击败。1792年，他一文不名地死于巴黎，被葬在法国的一个公墓里。

然而琼斯在去世之后却成了一个明星，因为西奥多·罗斯福对他产生了兴趣。1905年，琼斯的遗体被美国“布鲁克林号”军舰运到美国，还有另外三艘巡洋舰护航，他又在大西洋上航行了一次。琼斯重新下葬的排场很大，享受到无上荣光，他先被葬于美国海军学院班克罗夫特大楼（安纳波利斯海军学员的家）的一个教堂内，后来被移葬海军学院大教堂地下一个华丽的黑色大理石墓中。从18世纪晚期到20世纪初，琼斯可能是唯一一个在三个世纪中都横渡过大西洋的人。

对新成立的美国来说，幸运的是法国试图通过帮助美国来扭转战局，法国人在一切可能的地方袭击英国人，并制订了入侵英国在北美南部的殖民地的计划。最终的事实证明，法国侯爵拉法耶特是殖民地人民的可靠盟友，他在弗吉尼亚州南部的约克镇打了一场至关重要的战役。这是一场历时数月的战役，凸显了海上力量的价值。首先，这场战役是通过夺取大西洋的制海权才打赢的。其次，这场战役表明一旦夺取了制海权，当时还未实现独立的美国人就能够顺利地调动军队，并在最需要的时候发动战斗，这充分说明了海上力量可以赋予美国人战略灵活性。在1781年夏末秋初，随着法国军队在约克镇周边的海域集结，大西洋上的海战变成了英法舰队之间一场势均力敌的恶战。法国人袭击了英国人，迫使他们向北航行，同时法国人还调遣了

更多的兵力同四面楚歌的英国将军康华星作战。时间对英国人不利，康华星因为法国过于强大的制海权而被迫投降。1783年，英国国内出现了更大的动荡，面临更大的地缘政治挑战，于是一纸《巴黎条约》结束了战争，英国承认美国独立，美国最早的13个州的版图从五大湖延伸到佛罗里达半岛。大西洋的海岸线是当时美国最突出的地理特征，在美国真正独立之后，通往世界的大门便打开了。

接下来，拿破仑的崛起在欧洲引发了长期冲突，在这一系列战役中，大西洋也扮演了核心角色。拿破仑领导下的法国和被他征服的国家之间漫长的斗争，以及他领导的反英联盟与英国人的反法联盟之间的斗争，从18世纪末一直持续到19世纪的第一个10年。这是一场地缘政治争夺战，战局的转变最终取决于英国强大的海权，英国利用海上力量维持经济独立，封锁法国港口，袭击距离法国本土十分遥远的法属殖民地，尽管拿破仑统治了欧洲大陆，但英国经济依然能够正常运行。英国子爵霍拉肖·纳尔逊在这场漫长的战争中是一个关键人物。他也许是历史上最具代表性的航海家，他曾在大西洋两岸、加勒比海、波罗的海和地中海作战，在拿破仑战争时期，他曾多次穿越大西洋。在早期对抗法国时，纳尔逊打过两场成功的战役，这两场战役至关重要：在埃及的尼罗河战役中，纳尔逊从法国手中拯救了英属印度；在丹麦，他在哥本哈根战役中成功地将拿破仑逼到了谈判桌上。他对英国海军的影响至今仍然存在。

值得注意的是，如果换到今天这个注重程序透明和政治正确的时代，纳尔逊永远无法通过美国参议院的确认程序，因为他不仅晕船，还患有各种各样的疾病，他身材矮小（身高不足一米七）、骨瘦如柴，还在战斗中失去了一只眼睛和一只手臂。纳尔逊和埃玛·汉密尔顿有一段很长时间的恋情，汉密尔顿是一个交际花，二人有一个私生女。纳尔逊不喜欢英国海军那种成建制的、严阵以待的作战策略，他非常善于团结别人在自己麾下效力，英国海军之所以能够发展成当时战斗力最强的海上力量，他这种能力发挥了重要作用。

纳尔逊真正重要的功绩是在18世纪后半叶到19世纪初扭转了国家命运。作为一个欧洲大陆的强国，在拿破仑统治下的法国一直试图控制英国。而纳尔逊确保英国海军能够执行一套经典的海上战略，一方面控制大西洋和欧洲大陆沿海地区的海上交通线，另一方面维持世界各殖民地的经济活力。

1805年，拿破仑野心勃勃，集结兵力试图跨越英吉利海峡入侵英国。纳尔逊积极反击法国舰队（及其盟友西班牙舰队），他非常清楚，击败这些舰队是确保不列颠群岛安全的关键。英国人知道法国人的战略重心是英吉利海峡以及这一海域的制海权，“其他一切都要围绕这个中心转”。这场旷日持久的反击最终引发了历史上最著名的海战之一，即发生在1805年10月的特拉法尔加海战。在当时大西洋东部的特拉法尔加角海域集结了两支庞大的舰队。从战术上讲，纳尔逊在战斗打响前夕发布的一份备忘录非常值得关注，他在这一备忘录中阐述了自己的策略。

纳尔逊知道，海况、战况复杂，他不可能与近40艘战舰进行清楚、即时的通讯，而且考虑到战况复杂、天气恶劣，准确的指挥和控制几乎是不可能的。正如他在备忘录中所说的那样：“有些事情一定是靠运气的，在海上战斗中没有什么是确定的。”他阐明了这次战役的基本方向和策略，提出了一个至今仍然被海军广泛引用的重要观点：“当信号不能被看到或完全理解时，如果舰长能把他的船和敌人的船放在一起，就不会错到哪里去。”这种观点赋予指挥官独立自主的权力，鼓励他们充分发挥主观能动性采取行动，这种精神和传统至今依然在英美两国以及诸多盟国的海军中得到传承。

在1805年10月的那个清晨，波涛汹涌的大西洋出奇地平静。纳尔逊将军舰分为两列纵队，将近40艘军舰分散开来，从两个方向逼近一字排开的法西联合舰队（即法国和西班牙联合舰队）。其中一路纵队打乱了联合舰队的队形，将其切断为两个部分；另一路纵队在纳尔逊的率领下以同样的方法向敌军防线的中心发起攻击。已经走远的法西

舰队的前卫虽然奉命赶到了交战地点，但为时已晚，无力左右战斗的进程和结局。就在战斗打响之前，纳尔逊写下了一句遗嘱和祈祷词，其中一句是：“愿仁慈成为英国舰队胜利后的主要特征。”然后他说了一句所有英国水手都会引用的祈祷词：“英国希望每个人都能履行自己的职责。”他确实尽到了一个指挥官的职责，但不幸的是，几小时后，当他站在“胜利号”旗舰的后甲板上时，被敌方一名狙击手击中而亡。他佩戴着他所有的勋章和奖章，暴露在敌人的火力之下，鼓舞着他的战士们。那一刻，大西洋出奇地平静，甚至显得很不自然，“胜利号”旗舰在平静的海面上缓缓地摇来摇去，躺在甲板上的纳尔逊在痛苦中死去。英国在这场战役中取得了巨大的成功，法西联合舰队遭到重创，15艘最具实力的战舰被俘，拿破仑入侵英国的企图彻底破灭。正如几十年后美国海军历史学家阿尔弗雷德·塞耶·马汉在其关于海洋战略的经典著作中描述的那样，这次海战证明了“海洋力量对历史的影响”。

讽刺的是，这场海战的终极失败者——拿破仑，最终殒命在大西洋南部的一个小岛上。拿破仑先被放逐到地中海上的厄尔巴岛，但他成功逃离了，后来他又在滑铁卢战役中吃了败仗，再次被放逐到一个距离欧洲更远的小火山岛：圣赫勒拿岛。被放逐之后，拿破仑的权势被大大削弱，往日风光不再，仅剩的一小撮忠心随从也备感伤怀，拿破仑的生命走到了末路。朱莉娅·布莱克本所著的《皇帝最后的岛屿》（*The Emperor’s Last Island*）很好地描述了这个岛屿的情况以及拿破仑在这个小岛上最后的岁月，书中还记叙了很多关于岛屿和海洋的知识，以及很多关于拿破仑在岛上的细节。在被流放了将近6年之后，拿破仑于1821年死在了这个长约10英里，宽约5英里的小岛上。在最后的岁月里，他大部分时间都在凝视着大西洋的波浪，这是他永远无法征服的一个地方。

大西洋地缘政治史的下一个篇章是美国海军的崛起。美国海军是在美国独立战争的动荡岁月中逐渐发展壮大的。当时美国的两个主要政党分别是亚历山大·汉密尔顿领导的联邦党和托马斯·杰斐逊领导的民

主共和党[注]。这两个政党在是否组建“大海军”的问题上处于对立面。联邦党人在这个问题上比较认真，他们想要建立一支强大的海军，因为他们认为美国在海上的利益会随着时间的推移而增多，大西洋这个屏障并不足以保护这个年轻的国家。但杰斐逊认为，美国真正的扩张方向在南部和西部，这个新国家的核心是农业而不是航海。从本质上说，双方的观点都是对的。美国海军在独立战争后的几十年里勉强建立了起来，海军部也在18世纪最后的几年里成立。当时美国成立海军部是为了应对与法国之间一场不宣而战的战争，即美法准战争，这场战争从1798年持续到1800年，作战地点在加勒比海。

尽管杰斐逊反对建造较大的船只，但巴巴里海盗向美国宣战迫使美国为对付海盗在19世纪头10年向地中海发起了一系列远征。1803年，美国海军准将爱德华·普雷布尔、海军上尉斯蒂芬·迪凯特和其他年轻的海军英雄们以西西里岛为基地，在地中海诸役中功勋卓著，一时声名鹊起。这场跨越大西洋的突袭行动以年轻美国的胜利告终。

虽然打击海盗的行动凸显了一个显而易见的道理，即真正的海上力量是保卫国家的必要条件，但当时掌权的共和党却认为小型船只（即炮艇）和沿海堡垒就可以保护大西洋沿岸地区，并不主张建造大型舰船。这样的堡垒在美国东部的大西洋沿岸地区仍有遗存，它们自北向南形成了一个链条。在1812年与英国的战争中，这些炮艇和堡垒被证明是不足的。但正如伊恩·托尔在其著作《六舰：美国海军的诞生与一个国家的起航》中盛赞的那样，尽管美国政府强调使用“炮艇和堡垒战略”，但还是在其海军早期的发展阶段成功建造了6艘中型护卫舰，这实在是美国之幸。

不久，大西洋再次成为美国和英国的战场，这场战争源于美国独立之后双方持续存在的不满情绪。1807年，英国皇家海军“美洲豹号”战舰的士兵对毫无防备的美国“切萨皮克号”战舰开枪射击，然后强行登船并带走了4名被怀疑是英国逃兵的士兵（其中只有一人被证实是英国逃兵）。这激怒了美国民众，加上英国对中立的美国商船的贸易

限制，两国间的紧张关系不断升级。到1812年，事态已经失控，虽然美国海军当时能够出海作战的军舰只有18艘，而英国拥有数百艘重型战舰和数百年的航海经验，但美国还是对英国宣战了。对美国来说，幸运的是英国把1812年战争[注]看作一场小插曲，未投入足够的兵力去攻打美国，只是把军事和商业封锁当作打击美国海军的主要手段。美国军舰的策略是试图对英国军舰和商船展开突袭。美国在大西洋上发生的一系列小规模战役中取得了一系列出乎意料的胜利，差不多与英国打了一个平手。

虽然海战的胜利对鼓舞美国人的士气有好处，但海战并不能决定最终结局。从结果来看，美国在第二次独立战争中的表现不佳，英国人不仅继续在大西洋上封锁美国商船，而且英军趾高气扬地占领并纵火焚烧了这个年轻国家的首都——华盛顿。虽然美国海军在北部海域取得了几次险胜，但远不足以扭转战局。但对美国人来说，幸运的是英国人要处理的事务很多，并不仅限于这个傲慢自负的前殖民地。最终，考虑到在全球其他地区面临更紧迫的问题，而且英国国内也开始厌倦战争，英国人表示愿意坐到谈判桌上商讨如何结束这场战争。这次谈判为美英两国之间建立一种“特殊关系”播下了种子，这种关系一直延续到今天（尽管这两个大西洋上的“近亲”的关系偶尔也会变得紧张）。

从美国第二次独立战争结束（1815年）到美国内战（即南北战争）爆发（1861年），大西洋一直相对平静。在拿破仑战争结束后，世界经历了一段冲突相对较少的时期。然而，在战争年代的新发明和新军事理念的推动下，海军技术革命正在悄然发生。海军战舰从帆船变成蒸汽船，军舰两侧还配置有金属装甲。帆船配备的大炮是滑膛炮，必须与敌方船只距离非常近才能射击，而新型的来复炮在射程和精准度方面都有改进。光学装置也被用于瞄准系统，缓慢而笨拙的前膛装填系统让位于通过叩击发射炮弹的系统，射击精准度和频率都大幅提升。欧洲国家和美国都在大西洋沿岸的海上演习场测试并运用了这些新技术。这个时期，虽然大西洋沿岸海域爆发过战争（如发生在

墨西哥湾的美墨战争以及发生在波罗的海和黑海的克里米亚战争），但在40余年的时间内，大西洋上的冲突与此前三个世纪相比少了很多。然而随着美国内战的爆发，这一切都发生了改变。

19世纪60年代初，大西洋再次成为战场。冲突双方是美国内战中的两个舰队——一个来自北方，一个来自南方，按照欧洲标准来看，这两个舰队的规模都非常小，它们的作战区域包括内陆的湖泊、河流、沿海水域，偶尔也涉足大西洋的远海海域。北方舰队的关键战术是“封锁”，他们之所以可以实施封锁，是因为在战舰数量上享有优势，而且大部分海军士兵忠于北方的联邦。由于双方战舰数量有差距，南方从来不会用一对一的方式去抗衡北方舰队，而是采用一种鼓励私掠的策略。南方邦联的军舰选择性地对北方的商船发起袭击，邦联政府给其辖区内的船只发放私掠许可证。南方邦联还试图从那些普遍同情他们的欧洲国家购买军舰，并努力说服其他国家相信北方的封锁仅仅是纸上谈兵。在第一年，北方的封锁的确没奏效，但之后北方又投入了200多艘各种型号的军舰，对南方实施了更系统的封锁。后来，南北双方上演了一场装甲舰的决斗，南方舰队的“弗吉尼亚号”装甲舰和北方舰队的“莫尼特号”装甲舰登场，新型的鱼雷也被应用到战斗中。南方的贸易战产生了一定的影响，舰长拉斐尔·塞姆斯率领“亚拉巴马号”战舰取得的胜利大大鼓舞了南方军队的士气，但无法在根本上扭转整体战局的走向。就像陆地上的情况一样，随着时间的推移，最终战局依然取决于工业实力、兵源数量和技术创新，因此南方的失败是不可避免的。也如同在陆地上一样，北方在大西洋上占据了优势地位，海上封锁对抑制南方军队的抵抗起到了至关重要的作用。大西洋上的海战有力支撑了北方军队在陆地上的攻势，北方成功实践了一套完整的战争策略。

就像新技术在美国内战期间改变了战争的方式一样，19世纪的工业革命也改变了美国人与大西洋的关系。造船技术的进步扩大了国家之间的竞争范围，发展海上商业也成为一种治国手段。多个航运公司和多个定期班轮的出现就折射了这一点。“詹姆斯·门罗号”是首个风雨

无阻、按时启程的班轮，它也因此被载入史册。最早的航运公司包括黑球航运公司、红星航运公司和燕尾航运公司等，它们都是在19世纪30年代开始运营的。起初这些班轮都是一种被称作“飞剪船”的快速帆船，它们竞相打破最高航速纪录。唐纳德·麦凯的“闪电号”快船一天航行了436英里，这是帆船航速的最高纪录，至今依然未被打破。[注]

这些新航海技术的应用让人们感觉海洋好像正在萎缩。对北大西洋而言尤其如此。随着蒸汽船在19世纪中叶变得更加常见，大西洋好像变得更小了。19世纪60年代，巨型轮船能够将电缆安放到大西洋的海床上并使其稳定运行。跨大西洋海底电缆的出现进一步加剧了海上距离不断缩短的主观感受。在海底电缆出现之前，大西洋两岸的通信依靠邮递，一封信往往需要10~14天才能送达，而一封电报只需要十几个小时，甚至更短的时间，就能从大西洋的一边传到另一边。

1858年8月16日，世界第一条跨大西洋海底电缆建成，英国维多利亚女王第一个使用有线电报给当时住在宾夕法尼亚州贝德福德温泉酒店的美国总统布坎南发去了一封贺信。维多利亚女王在电报中表示她希望这条电缆“为友谊建立在共同利益和相互尊重之上的两个国家创造一种额外的联系”。作为回复，布坎南总统也发了一份电报给维多利亚女王：“这是比征服者在战场上获胜更光荣、更有益的胜利。愿大西洋电缆在上帝的祝福下，成为志同道合的国家间永久的和平与友谊的纽带，并成为向全世界传播宗教、文明、自由和法律的工具。”[注]

尽管在技术上取得了这些进步，但我们不能忘记，海洋对水手来说仍然具有挑战性。对大西洋有一点了解的人都应该知道“泰坦尼克号”的故事，那艘号称“永不沉没的船”在撞上冰山后沉入了大西洋。我们在这里先不提那部将这一事件记录得相当详尽的电影以及那个与这艘船一同沉没的爱情故事。这艘大船的命运足以警示世人人类有多么傲慢，大海有多么任性。20世纪90年代中期，我在北大西洋航行的时候，乘坐的是利用高科技和精钢打造出来的、崭新的美国海军驱逐舰，但“泰坦尼克号”的故事并未远去，依然徘徊在我的脑海中。

在短暂而激烈的美西战争中，美国海军和西班牙海军在古巴海域及附近地区数次交战。在这之后，大西洋海域的下一场重要战争就是一战了。美国曾努力避免被卷入其中，但最终还是被完全拖入了这场战争。幸运的是当时我们的海军已经有了很大进步，这要归功于海军少将斯蒂芬·卢斯和海军上校阿尔弗雷德·塞耶·马汉（马汉后来晋升为海军少将）的战略思考，以及西奥多·罗斯福总统的政治主张，美国海军的进步是这些人努力的结果。卢斯和马汉在美国罗得岛州纽波特市的海军战争学院进行合作，马汉写出了一系列开创性的书籍，通过历史的视角描述了海权的重要性。从某种程度上来讲，在海军发展战略方面，马汉是西奥多·罗斯福的精神导师。1901年，美国总统威廉·麦金利遇刺身亡之后，副总统西奥多·罗斯福宣誓就职总统，成为美国历史上就任时最年轻的总统。

就职后，西奥多·罗斯福开始实施一项海军建设计划，在美国建造强大的战列舰和巡洋舰，打造一支真正的海上军队。他推动了巴拿马运河的开通，并频繁介入拉丁美洲和加勒比地区的事务，利用新技术提升美国海军的作战能力。当时，1.5万吨的大型战舰以及其他类型战舰的航行速度能达到将近20节，与航速在12~15节的帆船或原始的蒸汽船相比，这些新型战舰的航速有了巨大的提升，这些战舰还配备了8英寸口径的大炮。此外，美国还研制出了无烟火药以及攻击范围更大、速度更快、命中率更高的鱼雷。在20世纪的第一个10年里，莱特兄弟发明了飞机。1903年，在北卡罗来纳州基蒂霍克镇的海边，世界上第一架飞机借着大西洋的风力，完成了人类历史上的首次飞行。西奥多·罗斯福“轻言细语加大棒”的理论把一支远洋海军舰队比喻成一个超级“大棒”。以其名字命名的10万吨级核动力航空母舰“西奥多·罗斯福号”今天依然有一个高傲的绰号：“大棒”。这个名字真是非常贴切。

1914年夏末，欧洲错综复杂的联盟结构土崩瓦解，“欧洲的荣光黯淡了”，大西洋再次成为海上战场。英国和德国都拥有强大的舰队，其主力战列舰在当时都是最先进的。德国全力打造舰队是引起英国人怀疑和担忧的一个因素，如果考虑到英国海上战略的悠久历史，就能发

现英国的这种反应是合乎逻辑的。德国大多数战舰的巡航范围都相当有限，这进一步使英国人确信德国舰队的攻击目标是英国，且将为入侵英国的德国部队提供掩护。

英德两国庞大的舰队都想针对对方发起“决定性的舰队行动”，这个说法意味着要摧毁对手发动有效海战的能力，而海战的战场是两国之间的北海。鉴于英国的岛屿扼守着北海的出口，德国舰队在整个战争期间其实都被英国舰队封锁在北海上。这两个国家打了一系列难分伯仲的战役，如1915年的多格滩海战，在北海中心地带的战役，以及1916年春天的日德兰海战。英国与德国在南美洲海岸外的南大西洋海域也打了几次战役，如福克兰群岛海战[注]。除海战之外，英德双方的地面部队很快在欧洲的中心地带陷入了胶着状态，战争变成了一场陆地上的消耗战。这导致协约国，尤其是流血牺牲较多的英国积极寻找其他的突破口。英国决定在地中海发起海上战役，因为英国认为地中海是“欧洲的软肋”。当时，年轻的温斯顿·丘吉尔担任英国海军大臣，在他的敦促下，英国人发起了加利波利战役（又称达达尼尔海峡战役），但如丘吉尔所说的那样，英国可谓是毕其功于一役，最终却惨败。接下来关于地中海的一章中将对此进行更为充分的描述。《加利波利》这部电影很好地展现了这场战役造成的悲剧后果。

尽管如此，在北大西洋的中央战区外围作战的重要性远不如双方发动的对航运的战争。德国人用U型潜艇应对英国的封锁，他们先是攻击英国船只，在看到效果之后又加大了对巡洋舰的攻击力度。到1915年，德国用U型潜艇进攻变得更具战略意义，1916年5月，德国击沉了“卢西塔尼亚号”商船，埃里克·拉森所著的《唤醒死者》一书很好地讲述了这个悲剧。在这个悲剧中有128名美国人被杀，这是美国参战的原因之一（但美国没有立即参战）。1916年底，德国宣布将进行不受限制的U型潜艇战，这促使英国加快了反应速度，并迫使协约国增设对商业船只的护航体系。随着美国加入战争，其他的新技术也逐渐在战场出现，包括早期的雷达和声呐系统。

美国人卷入战争的程度越来越深，我们向欧洲派遣了更多军队并扭转了战局。大西洋成为运送战争物资的桥梁，为海军士兵和海军陆战队提供保障，同时也促进了贸易和商业的发展，这一切都增加了协约国的作战力量。

在一战期间，北大西洋沿岸的国家初步形成了北大西洋国家共同体的概念，政治家沃尔特·李普曼曾在其著作中写道："深刻的利益网络将西方世界连接在一起。"正如他所言，"英国、法国、意大利、西班牙、比利时、荷兰、斯堪的纳维亚半岛国家和泛美洲地区都因最深切的需要和目标隶属于一个共同体……我们不能背叛大西洋共同体……我们必须为西方世界的共同利益和大西洋各国的完整性而斗争。我们必须认识到，我们实际上同属一个伟大的共同体，并作为它的成员而行动"。注

不幸的是，美国在一战结束后拒绝参与大西洋共同体的建设，拒绝加入国际联盟（今天联合国的前身），并且走上了一种病态的孤立主义路线。大约一个世纪之后，我在2016年美国大选期间听到唐纳德·特朗普发表的一些关于孤立主义的过激言论，这似乎折射了当年的论调。特朗普似乎要让我们放弃更大的世界，重建保护主义的围墙，在美国和墨西哥之间修建隔离墙，解散北约，放弃我们与世界各地盟友的联系。这反映出孤立主义的基因在我们的国家心理中已经存在了近两个世纪。坦白地说，我们在一战结束后就已经见过这一幕情景了——最终的结局可以预见却很糟糕，那就是二战的爆发。此外，当时的德国在阿道夫·希特勒的领导下已经复兴，法国为保护自己不受其侵略修建了一堵"围墙"（即马其诺防线），堪称现代长城，但这最终是一个彻底的失败。

在二战的预备阶段，尽管各国努力通过条约限制海军建设，但几个主要的强国都重建了它们的舰队，这导致集体安全与国际联盟一起过早地走向"死亡"，法西斯主义开始在德国、意大利和西班牙崛起。英国和法国迫切希望避免另一场世界大战，当希特勒不断吞并欧洲其

他国家的领土时，它们视若无睹。但同以前一样，英法两国的绥靖政策失败了。德国于1939年入侵波兰，英国和法国被迫向德国宣战，欧洲再一次陷入战争。但至少在大西洋上，英国拥有一个巨大的优势，因为德国的军费大部分拨给了陆军，对海军的投入相对较少，而且没有建造大型战舰。这使英国得以在1940年法国沦陷后仍保持独立。

尽管德国舰队的规模较小，但德国拥有攻击能力强、技术先进的U型潜艇，能够有效打击英国海军，击沉英国战舰和商船。虽然英国构建了严密的护航体系，但也未能减少自己在北大西洋上的损失。除了U型潜艇，德国的主力战舰还参与了从大西洋北部到南美洲东海岸的对商业船只的突袭。到1941年年中时，英国的境况变得非常糟糕，危机四伏又孤立无援，面临着分崩离析的危险。美国海军在北大西洋不宣而战，动用驱逐舰和鱼雷攻击德国的U型潜艇，保护美国船只。1941年12月，美国在“珍珠港事件”爆发后正式参战，当时大西洋战役已经打得如火如荼了。在二战期间，同盟国在大西洋上是否能取胜取决于德国潜艇能否被击败，而正如威灵顿公爵对滑铁卢战役的评价一样，这是一件势均力敌、悬念很大的事。

当德国人的U型潜艇遍布整个大西洋时，盟军又重新采用了一战时期的战术、技术和程序。德国海军用“狼群战术”提高自己的监视能力和瞄准能力，并建立了一套后勤系统以便母潜艇向执行突袭任务的潜艇提供补给。盟军则重新建立了一个复杂的护航舰队，增加了重要的反潜战舰来保护自己的驱逐舰和巡洋舰，并使用水面雷达和声呐技术侦测潜伏在水下的U型潜艇。此外，为了对付U型潜艇，盟军军舰增添了更新、更大、依靠火箭发射的深水炸弹。U型潜艇的攻击范围最远可到达美国海岸甚至深入加勒比海。1940年的夏天和秋天，德国每个月都能击沉数万吨乃至数十万吨盟军的货物，在1940年10月击沉了35万多吨货物。

美国参战之后，要想扭转局势就需要破解轴心国在锁定盟军护航舰队和商业运输船只时使用的通信代码。此外，扭转战局还取决于雷

达和声呐技术的改进，以及U型潜艇的损耗。随着德国在欧洲大陆面临的压力越来越大，在这些潜艇损耗之后，将很难再建造新潜艇。盟军在北极水域也有重要行动，他们试图通过北极圈的航道向苏联的摩尔曼斯克提供补给。

尽管盟军在大西洋上攻势强劲，但德国于1942年春天又在大西洋上发起了第二轮U型潜艇攻击，同年的5月和6月，他们成功击沉了超过100万吨的海运货物。德国的袭击在1942年11月达到顶峰，仅那一个月就有70万吨货物被击沉。当时，德国潜艇部队指挥官卡尔·德尼茨指挥着300多艘U型潜艇，他估计依靠这些潜艇足以切断英国的物资补给线，饿死英国人。后来盟军虽然掌握了对付U型潜艇的新技术，但他们的操作员没有经验，还是让德国人占了上风。此外，德国研制出新型的密码机，防窃密能力大为加强，削弱了盟军追踪德国潜艇的能力。盟军则以新战术应对，如设置侦察线，在途中截杀U型潜艇。此外，盟军还重新破译了德军的密码，虽然1943年3月盟军有近70万吨货物被击沉，但盟军面临的局势逐渐改观。有两个因素对盟军取得胜利至关重要：首先是盟军有效利用了更先进的技术和战术；其次是美国的工厂建造了足够多的护卫舰。到1943年春末，德国潜艇的攻势被成功遏制，盟军最糟糕的境况已经过去。尽管德国寄希望于某种技术突破（例如一种新型的声学鱼雷）来扭转颓势，但盟军会尽全力摧毁足够多的U型潜艇以进一步遏制德军的进攻，使美国能够运送足够多的士兵到欧洲，协力赢得这场战争（苏联战场的进展也对盟军非常重要）。尽管U型潜艇摧毁了近3 000艘盟军的船只和2 000多万吨的海运货物，但还是不足以决定最终胜败。

正如丘吉尔所言：“大西洋战役是决定整个战争走向的关键因素，我们任何时候都不能忘记，在陆地、海上或空中发生的一切最终都取决于大西洋战役的结局……许多英勇的行为和令人难以置信的、永恒的功绩被记录了下来，但那些阵亡者的事迹永远不会为人所知。我们商船的船员展现出了他们最高尚的品质，他们在海上守望相助的情谊在其打败U型潜艇的决心中得到了最明显的展现。”[注]英国每周需要超

过100万吨的食物和其他物资，因此，德国要摧毁英国，最好的策略就是通过阻断英国的物资补给将其困死。但如同许多其他战争一样，二战的最终结局取决于勇气、技术革新和通信。盟军能在大西洋击败德国U型潜艇有几个关键因素：部署了更多远程作战飞机，在侦察U型潜艇的飞机上安装了新型雷达，改进了深水炸弹和声呐技术，英国的情报技术和密码破译技术实现了突破（比如破解了德军的恩尼格玛密码机），盟军在部署护航舰队时避开了德国潜艇的活动区域，采用了利氏探照灯等光学设备（这种探照灯与雷达配合使用，安装在盟军飞机上，由于德国潜艇潜航一段时间后必须上浮为柴油电池充电，因此，这种探照灯有助于在夜间侦察到德国潜艇）。

在二战结束之后，美国决定保留在世界各地的驻军，而不是像一战结束之后那样立即撤出，这是一个极重要的决定。联合国和布雷顿森林体系（包括世界银行和国际货币基金组织）成立，各国希望通过这些国际组织预防另一场全球战争的发生。尽管如此，苏联还是在二战结束后逐渐崛起，最终成了一个世界大国，美国采取了众多举措应对苏联的崛起，最终形成了冷战。

我是在20世纪70年代中期开始军旅生涯的，那正是冷战时期。在航海生涯的头15年里，我基本都在追逐苏联的船只、潜艇和飞机，或者被它们追逐。最近，鉴于俄罗斯在乌克兰、格鲁吉亚、摩尔多瓦、叙利亚采取了强硬的地缘政治策略，我经常被问道：“我们是否会陷入一场新的冷战？”答案是“很可能不会”。我这个年龄的人对冷战的情景记忆犹新，毕竟我在大西洋上花了很多时间去追踪苏联人。在冷战中，美苏双方出动了数百万训练有素的士兵在中欧的富尔达峡谷两侧对峙。两国都出动了大规模的舰队去玩猫捉老鼠的游戏，从北大西洋、北极圈到南美洲的海域都有它们的身影。美国和苏联都拥有巨大的核武器库，一旦打响核战争，两万枚核弹头足以毁灭世界。冷战的时代并未远去，我们应以史为鉴。我们目前确实需要注意海上的地缘政治局势，否则就有可能重蹈20世纪晚期的覆辙。

大西洋上的冷战是什么样的呢？首先，这是一场围绕制海权展开的斗争。谁掌握了制海权，谁就能在GIUK缺口（格陵兰岛–冰岛–英国之间的水道）全面监控和部署战略性资产。这片绵延数千英里的广袤海域是战略重地，无论谁控制了它，都能监控所有进出北大西洋的海上船只（包括海面之下的潜艇）。因此一旦苏联对西欧发动进攻，掌握制海权的一方就能控制对方的人员和物资向欧洲的流动。

与二战中的德国不同的是，苏联拥有一个具备远洋航行与作战能力的庞大舰队。如果苏联舰队从其北部港口出发进入北大西洋，那就意味着美国和西欧国家将不得不在一定程度上放弃对欧洲补给线的控制权，德国U型潜艇部队费尽心机地发起攻击，就是为了获得这一权力。

因此在冷战时期，苏联（及其在华沙条约组织的盟友）和由美国领导的北约一直在争夺这片海域的控制权。对美国来说，它需要在冰岛、加拿大、丹麦以及英国部署具有强大的作战能力的军队。此外，美国东北部的基地也需要部署战斗力量。最重要的海上力量包括P–3“猎户座”远程反潜巡逻机（用于发现和攻击苏联潜艇的撒手锏），美国及其盟友的攻击型核潜艇，以及可以覆盖深海区域的卫星。此外，有时还会部署驱逐舰、巡洋舰、声呐系统、鱼雷以及各种适用于探测潜艇的传感设备。苏联部署了弹道导弹潜艇（配备了带有核弹头的远程导弹）、潜艇部队、水面舰队。虽然这些反潜设备并不一定都密集部署在北大西洋地区，但毫无疑问的是，该地区是反潜力量的重点行动区域。

与此同时，随着美国以及西欧国家的经济不断发展，大西洋作为贸易通道的属性日渐凸显。随着欧洲经济一体化程度的加深，跨越大西洋的商业联系对美国而言变得更加重要。

就在20世纪即将落下帷幕之际，南大西洋地区却爆发了20世纪最后一场血腥的战争——马尔维纳斯群岛战争。1982年的春天，英国和阿根廷在马尔维纳斯群岛爆发了一场短暂而激烈的战争，在10周时间

里，大约1 000人丧生，16艘船被击沉，100多架飞机被摧毁。尽管两国在岛屿主权问题上仍然存在分歧，但似乎不太可能再发生另一轮暴力冲突。这场战争已经被海军战略家和历史学家反复研究过很多次，它证明了在巡航导弹时代，水面舰队是脆弱的，很容易遭到空中打击。在海军生涯中，我经常阅读桑迪·伍德沃德爵士的著作，这帮助我思考如何更好地履行各种海上指挥岗位的职责，以便应对可能发生的战斗。马尔维纳斯群岛战争是大西洋漫长的历史中的最后一次国际性暴力事件——我们希望这是最后一次。

今天，从北极圈到遥远的南极圈，大西洋成了一个国际合作的平台，这在其漫长的历史中尚属首次。尽管仍有一些悬而未决的问题，比如一些非洲国家对部分岛屿的主权争端、加勒比地区的主权争端以及针对马尔维纳斯群岛的主权争端，但大西洋整体上都处于一种和平的状态，只有地中海东部以及黑海的部分地区在某种程度上存在爆发严重冲突的可能性。考虑到大西洋丰富的战争史，无数海军将领都曾在这里抛头颅、洒热血，今天的大西洋能实现整体的和平已经非常了不起了。

---

1. 1平方英里≈2.589平方千米。——编者注
2. Daniel J. Boorstin, *The Discoverers*, 1st ed. (New York: Random House, 1983).
3. 关于这场海战，一种得到广泛认同的观点认为，西班牙无敌舰队事实上是被大西洋的西北信风毁灭的。无敌舰队在撤退过程中为了绕过英吉利海峡而绕道不列颠群岛北端。在爱尔兰和苏格兰西北海域遭遇大浪，多数船只被毁，冲上岸边的船员则被杀死或者饿死。因此，英国海军摧毁了全部无敌舰队的说法是不准确的，当时的英国并没有这样强大的实力。——译者注
4. 此处的“大西洋之战”并非特指二战期间发生在大西洋战区的战争。——编者注
5. 法国–印第安人战争，指1754—1763年间英国和法国在北美的一场战争。1756年，战争范围扩大，成为七年战争的一部分。印第安人在这场战争中与法国结盟，共同对抗英国。——译者注
6. 大陆海军成立于1775年，是美国独立战争期间的一支海军部队。——编者注

7. 杰斐逊领导的民主共和党与今天美国的共和党并不一样，1824年，民主共和党发生分裂，其中一派组成国家共和党，1834年改称辉格党。1854年7月，大部分辉格党人与美国北部地区的民主党和其他反对奴隶制的派别联合组建共和党。——译者注

8. 美国历史上称这次战争为第二次独立战争。——编者注

9. Martin W. Sandler, *Atlantic Ocean*: *The Illustrated History of the Ocean That Changed the World* (New York: Sterling, 2008), 324.

10. "England and America United," *Christian Observer*, Aug. 19, 1858, 130; Pro Quest,Web, accessed May 14, 2016, http: //www.worldmapsonline.com/kr-1858-wotel.htm.

11. 这里的福克兰群岛海战指1914年发生在英国与德国间的一场战役。福克兰群岛即马尔维纳斯群岛，现仍被英国占领。——编者注

12. Bernard Bailyn, *Atlantic History: Concept and Contours* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2005).

13. Winston S. Churchill, *The Second World War: Vol 5, Closing the Ring* (Boston:Houghton Mifflin, 1951) , quoted in Martin W. Sandler, *Atlantic Ocean*: *The Illustrated History of the Ocean That Changed the World* (New York: Sterling,2008) , 439.

第三章

印度洋：未来之海

印度洋的面积占海洋总面积的比例约为20%，位列太平洋和大西洋之后，排名第三。如果把美国放在印度洋上，你会发现美国比印度洋小得多，看起来就像一个大型岛屿。即便把三个美国挤到一起放进印度洋，船只依然可以轻松地在它们周边的海域航行。尽管印度洋如此辽阔，尽管对在印度洋上航行的水手来说它确实是如此辽阔，但与其他两个重要的大洋——大西洋和太平洋相比，印度洋的人类活动史和地缘政治史相对较短。值得注意的是，在二战结束后，随着全球航运的兴起和海湾地区石油的出口，印度洋的附属海——阿拉伯海和红海，都呈现出了重要的地缘政治意义。随着印度的崛起，其全球野心和影响力也将随之加强，从而扭转了印度洋缺乏全球影响力的局面。但就目前而言，与太平洋和大西洋相比，印度洋在地缘政治版图上的意义仍然相对不足。

20世纪80年代中期，我第一次自东向西穿越马六甲海峡进入印度洋。我当时在安装了宙斯盾作战系统的“福吉谷号”巡洋舰上担任作战行动指挥员。宙斯盾作战系统是一种自动化的指挥控制和武器系统，可以同时探测、跟踪和击落多个目标。我们的任务是以最快的速度穿越印度洋抵达波斯湾，但先要在迪戈加西亚岛补给燃料和其他物资，这个岛是英属印度洋领地的一部分。作为作战行动指挥官，我已经提前准备好了海图并设定好了方向，当我们在印度尼西亚和马来西亚之间的海域朝着印度洋方向航行时，我负责头班守望（晚上8—12点），可以眺望散布在漆黑天空中的点点繁星。

在离开新加坡后，我们飞快地穿过了狭长的马六甲海峡。在值夜班期间我看到巨大的油轮和近岸的小船，偶尔还会有其他军舰朝我们打出闪烁的信号灯。新加坡扼守马六甲海峡的东部入口，这是世界上最繁忙的海峡之一。新加坡有显著的多民族特征，其居民有马来裔、华裔、印度裔、英裔、美裔和许多其他族裔，无论从哪个角度看，新加坡都堪称本地区的一个门户城市。当你从新加坡繁忙的港口出发，快速驶入狭长的马六甲海峡时，你的感觉会像穿过直布罗陀海峡进入地中海一样，与地中海不同的是印度洋更加辽阔。

漫长的夜间值守结束后，我还要继续待在舰桥上仔细观察海上的情况。当我们快要靠近陆地时，或者当军舰周边海域通行船只较为密集时，就需要多做一些观察海面情况的工作。当太阳逐渐升起时，我们进入了泰国西部辽阔的安达曼海。忽然，我们眼前的海域开阔了很多，按照我们制定的航线，军舰奔向西南方的迪戈加西亚岛。

与在地中海航行不同，在印度洋上航行的水手会感受到辽阔海面带来的震撼，这与在太平洋中部和西部海域航行时的感受一样。当你的军舰附近偶尔有其他船只通过时，仅用肉眼就可以看到对方，但这种情况并不多见。在舰上值夜班不仅时间长而且很无聊，这时我就很容易放飞自己的思绪，遥想几个世纪之前的情景。那个时候，在海天相接的地平线上，你看到的并不是一个个高高的烟囱，而是一组巨大的帆，然后庞大的船体会逐渐从地平线上冒出来，它们借助古老的东北季风和赤道洋流径直朝你驶来。那些船可能是英国东印度公司的军舰，也可能是荷兰东印度公司的军舰。当时我还是一个非常年轻的海军中尉，我这样想大概是因为我读过太多以19世纪为背景创作的小说，这些小说的作者包括乔治·麦克唐纳·弗雷泽、塞西尔·斯科特·福雷斯特和帕特里克·奥布赖恩。

实际上，在印度洋的地平线上更有可能出现一艘商船（而不是军舰），因为印度洋与大西洋和太平洋这两个庞大的“近亲”不同，与沦为“永久战场”的地中海也不同，印度洋主要是一个贸易区。早在公元前3000年的时候，哈拉帕人就在印度河流域建立了一个文明中心，在现代印度和巴基斯坦的海岸地带出现了频繁的贸易活动，当时的贸易活动甚至穿越阿拉伯海与红海，将古代的地中海地区和印度洋地区联系在一起。驱动这一切的是大自然——季风。在人类发明机械动力之前，强大而永恒的季风和赤道洋流为印度洋上参与贸易和战争的船只提供了天然的动力。

《厄立特里亚海航行记》是一本名字看起来有些奇怪的书，我们只知道作者是一位亚历山大时代的古希腊人，但他的名字已经湮没在

岁月中。从这本书中我们能看到红海、非洲沿海地区和印度次大陆地区的商业潜力。印度次大陆近海地区曾出土过古希腊的土罐和硬币等物品，印证了这本书里的记录。古代的水手们知道季风的存并掌握了季风的规律，季风为他们提供了长距离航行的动力。季风的规律被水手们记录下来。在秋季和冬季，东北季风从亚洲大陆吹向印度洋，洋流可以为朝着同一方向航行的船只提供动力。这种情况在春季和夏季发生逆转，西南季风从印度洋吹向亚洲大陆，洋流的方向也正好相反。虽然依赖季风并不是万无一失的，但在人类航海的早期阶段，季风已经足够可靠了，它能够在漫无边际的海洋中为人类的航行提供动力。

古代印度人在印度洋的航行活动可能最早开始于公元前5世纪。在印度洋上，波斯的萨珊王朝与古代印度河流域的帝国爆发过多次海上冲突。与地中海地区不同的是，要在印度洋上打大型海战几乎是不可能的，这主要是因为二者地理上的差异太大了。在印度洋上，除了波斯湾和红海之外，其他海域空旷开阔，虽然古波斯帝国与古印度帝国偶有海上冲突，但它们大部分的战争都集中在陆地上，围绕陆地领土的争夺而展开。

在古代，埃及人、希腊人、印度人和波斯人间虽有战争但也有贸易往来，贸易商品包括没药、熏香、乌木、石油、木材、工艺品、谷物、牲畜、黄金和其他金属。亚历山大大帝的远征虽然短暂但很有影响力，他促进了不同地区之间的贸易，开辟了一些新的城市，扩大了地区文化影响力，建立了著名的亚历山大港以及波斯湾沿岸地带的很多港口。我第一次在科威特登陆时还是一个非常年轻的军官，我对一个古希腊神庙的废墟很着迷。古埃及人和古希腊人都曾经在红海上从事贸易活动，公元前30年，罗马帝国征服了埃及，后来罗马帝国开始在印度洋大力拓展贸易活动。地中海沿岸的亚历山大港成为进入印度洋的一个枢纽，贸易货物包括纺织品、玻璃、工艺品、香料。香料贸易，尤其是黑胡椒贸易，成了印度洋贸易发展的一个关键因素。

与此同时，在波斯湾的东部，古代波斯的各个王朝先后开辟了多个新港口，波斯人开始在海湾地区进出口货物，除了上述货物之外，还包括珍珠、地毯和马。扼守着波斯湾入口的霍尔木兹海峡的战略价值开始凸显。自从波斯人建造了堡垒和海港来控制这个狭窄的海峡，在大约2 000年的时间里，这里一直吸引着全世界的注意力。

1984年，我第一次乘船通过霍尔木兹海峡的时候，脑海里萦绕着一个挥之不去的想法——波斯湾及狭窄的霍尔木兹海峡具有重要的战略地位，似乎是不同文明间一个永恒的冲突爆发点。当时，美国“福吉谷号”巡洋舰被派往波斯湾执行一项代号为“诚挚意志”（Earnest Will）的护航任务，护送油轮平安穿过危险重重的波斯湾海域。当时，在萨达姆领导下的伊拉克与由什叶派主导的伊朗正处于战争状态，进出波斯湾的油轮面临的主要威胁来自导弹袭击，甚至是导弹快艇的袭击。我们做的这项工作并不容易，大型油轮的吨位是我们的巡洋舰的10倍，我们必须同它们保持非常近的距离，使用高度精密的雷达和导弹系统来保护它们不受攻击。

我当时是一名战术行动指挥官（有权发射导弹），这个工作十分艰辛，因为我必须长时间紧张地待在战斗情报中心。这个中心位于军舰的中间位置，只有雷达屏幕在闪闪发光，环境非常黑暗。军舰上的每一个人都会轮流站岗，时刻准备作战，我们也随时准备发射导弹，但幸运的是，美国在阿拉伯海北部海域部署了一艘航空母舰，有一些战斗机会从那里飞来支持我们。真正的威胁来自伊朗，虽然伊朗的能力有限，但其意图不可预测。另一个问题是伊拉克可能会对局势做出误判，在劲敌伊朗的威胁下，伊拉克仍试图维持其石油出口。我们既要维持海上交通线的开放和安全，保护悬挂美国国旗的油轮的安全，同时还要避免两伊敌对局势升级。

坦率地说，在几个世纪里，波斯湾并没有发生多少真正的改变。印度洋的地理特征是辽阔开放、岛屿很少，而波斯湾恰恰相反，这是一个狭长封闭的浅水海域，航行条件不佳——所有水手都不喜欢这样

的海域。虽然这个狭小海域上的贸易活动从未停止，但战争对贸易构成的威胁似乎也从未减少。

当然，波斯湾也有自己的历史，它与更大的印度洋交织在一起，自从伊斯兰教出现在其周边的陆地上，波斯湾一直具有鲜明的伊斯兰特征，深受伊斯兰国家的影响。波斯湾的最北端是阿拉伯河三角洲，底格里斯河与幼发拉底河在这里流入波斯湾。波斯湾最南端是霍尔木兹海峡，最窄处仅有35英里。从最北端到最南端，波斯湾长600英里，只相当于从华盛顿到波士顿的距离。波斯湾周围都是伊斯兰国家，但它们分属什叶派和逊尼派，两派之间存在宗教分歧。伊朗由什叶派主导，沙特阿拉伯、阿曼、阿联酋、巴林、卡塔尔和科威特则由逊尼派主导。伊拉克则是一个逊尼派和什叶派的混合体，这也是该国动荡不安的原因之一。在伊拉克东南部，在阿拉伯河冲击形成的三角洲上，有一座名为巴士拉的港口城市，这是连接伊拉克内陆水系和波斯湾的唯一枢纽。

~~~~~~~~~

伊斯兰教的内部分歧以及地缘政治竞争导致波斯湾成了沙特阿拉伯与伊朗之间的一个“冷战之湖”。过去10年，伊朗在该地区的影响力和权力大大增加，如今，德黑兰不仅具备直接控制波斯湾的能力，还对伊拉克、叙利亚、黎巴嫩、也门有重大的影响力。波斯湾已然沦为伊朗与阿拉伯国家的角力场。当然，在波斯湾这个军事舞台上占据核心位置的还有美国和它的第五舰队，第五舰队规模庞大，位列美国全球舰队之首。逊尼派与什叶派之间的冲突无论是地缘政治方面的，还是宗教信仰方面的，都会给人造成一种可能导致双方爆发武力冲突的印象，毕竟这一幕在数百年中曾多次上演。

美国第五舰队驻扎在巴林首都麦纳麦的外围海域。美国海军在这里拥有一套庞大的指挥和控制系统，由一名海军中将领导，这是一份真正有意义的工作。在岸上，成千上万的美国海军官兵和他们的家人
~~~~~~~~~

住在巴林，在海上，至少有一艘航空母舰以及相关的护卫舰在任何时候都处于战备状态。此外，还有负责后勤、巡逻和搜集情报的船只和飞机，在海军中将及其下属的指挥下运行。

若你了解波斯湾的历史，这一切似乎都很讽刺。波斯湾是一个极其炎热、多风、水浅、资源贫乏的海域，几千年来一直处于沉睡状态，直到石油和天然气成为世界主要能源才改变了这一切。直至二战时期，今天的巴林和迪拜还基本上到处都是渔村，在长达数个世纪的时间内，人们一直驾驶着帆船在这片水域做着捕鱼、珍珠采集和走私之类的事情，一切都显得单调平凡。但当各国意识到这里的陆地和海底可能蕴藏着世界上2/3的石油和1/3的天然气时，一切都改变了。沙特阿拉伯在波斯湾的萨法尼亚油田是全球最大的近海油田，波斯湾的海水较浅，平均深度只有150英尺，在这里开展近海勘探、开发作业比较容易。如今，在该地区的商业世界里，迪拜无疑是发达程度和优雅程度最高的城市，阿布扎比和卡塔尔首都多哈紧随其后。

在地理因素和地缘政治因素的制约下，军事技术最能反映当地的风向和洋流状况。在波斯湾航行的船只中，最典型的就是阿拉伯三角帆船。为了增加风的推动力，人们在船上竖起两根或三根桅杆，挂上两块或三块帆布，从船头直挂到船尾，形成一种尖三角形状。阿拉伯三角帆船在非洲、海湾地区、印巴地区的应用非常普遍。有的三角帆船很大，有的非常小，这种船的主要特点是整个船体都用木头建造，但一颗钉子或螺栓都不用，完全靠榫头和绳子把一块块船板连接起来，并且基本都有一个方形船尾。

受制于阿拉伯三角帆船的特点，人们在船上安装枪炮的想法出现得非常晚，而训练专门从事海上战争的士兵的想法则一直没有出现。在广阔的印度洋上，海风推动了帆船运动的兴起，早期的航海者还建造了许多方帆的帆船。总之，印度洋上的船是为了航行和贸易而改变结构的，而非为了作战——虽然这些帆船最后也被应用于作战。

我在波斯湾的航行经历非常丰富，我这一代的大多数美国海军官兵都是这样。我第一次去波斯湾是在20世纪80年代中期，目的是执行前文提到的“诚挚意志”任务。在成功执行了一系列护航任务之后，我们就离开了那里。但不久后，曾经让我们感到非常放心的美国海军“文森斯号”导弹巡洋舰出了意外，由于误判，它击落了一架伊朗的民航客机，导致290名平民丧生，很多美国海军官兵都认为这是美国在冷战中做得最糟糕的一件事。这是一个可怕的错误，该地区高度紧张的局势使美军士兵做出了误判：他们相信自己在雷达上看到的那架飞机是一架来自伊朗的F–14战斗机，并且装载有炸弹或导弹。如果说有哪一个事件最能够说明海湾地区的危险和混乱，那就是此次伊朗航空公司655号班机空难。这起空难发生之后，655这个号码仍然被伊朗航空公司延用于德黑兰至迪拜的航线，以此纪念那些受难者。

我驶入过海湾地区几乎每一个开放的港口（显然不包括伊朗）。每一个港口都有自己的文化，都与美国海军保持着良好的关系。最开放、最受欢迎的港口在巴林，这也是美国海军第五舰队的驻地。在这里，美国士兵不仅可以享受一流的酒店，有机会喝到冰镇啤酒，还可以享受到由美国军事基地提供的全面保障，包括医疗、牙科门诊、海军闲置物品交换商店、娱乐设施和其他各类设施。美军在阿联酋的体验则大为不同，最初，绝大多数的美国军舰都被限制在杰贝阿里港的一个特定区域里，这是阿联酋最大的港口之一，位于迪拜和阿布扎比之间。随着时间的推移，阿联酋减少了对美军的限制，现在我们的船员们在这里过得很愉快。

对我来说，在波斯湾航行的一种奇特享受是欣赏海上的美景。即使在最热的夏天，温度可能超过120华氏度（约48.9摄氏度），军舰的钢甲板被太阳晒得滚烫，我依然喜欢在甲板上跑步（当然，跑的时间并不长），那感觉就像蒸桑拿，波斯湾蓝绿色的海面美丽而平静。受到复杂局势的影响，波斯湾的作战节奏比印度洋上的任何地点都要紧张。值班者在任何时候都要绷紧弦，脑子里考虑和担忧的都是伊朗的军舰和飞机。我们与伊朗军队的沟通虽然很专业，但关系依然很紧

张。自从伊朗签署伊朗核问题全面协议以来，发生了一些意外的负面事件，德黑兰的强硬派似乎试图挑起紧张局势，甚至可能要撕毁协议。虽然现在做出判断还为时过早，但很明显波斯湾将继续成为国际地缘政治中的一条断层线，这是造成印度洋紧张局势的一个重要因素。

~~~~~~~~~

在印度洋及其附属海上，最黑暗的贸易活动是贩奴和海盗活动。在关于海湾地区的历史记录中，贩奴一直都是一种活跃的贸易活动，并且一直持续到现在。被海盗俘虏的船员可能会沦为奴隶。贩奴一直是波斯湾海上航运的一部分，虽然目前贩奴和海盗活动有所减少，但在印度洋的部分地区仍然存在，还采用了现代化的工具和技术。我作为北约的一名指挥官，能够了解到这方面的很多事情，我的任务是在非洲东部沿海地区消灭海盗，我将在后面的章节中深入讨论这一点。

值得注意的是，在公元6—7世纪，印度洋地区的贸易规模急剧缩小，这是因为几个重要贸易国的权力和影响力都被削弱了。

在人口数量方面，萨珊王朝和笈多王朝都出现了人口锐减的现象。这两个王朝都曾试图控制西方国家与古代中国、东南亚地区之间的贸易。这种人口锐减或许可以在一定程度上归因于当时暴发的瘟疫，这场瘟疫与欧洲的黑死病同时流行，也被称为“查士丁尼瘟疫”[注]。这种疾病的病毒由跳蚤和老鼠携带，因此在船上也存在。

印度洋周边地区对海上贸易的迫切需求给印度洋海上贸易注入了活力。黄金、象牙、奴隶以及非洲的硬木都是非常重要的商品。随着伊斯兰教的兴起，阿拉伯帝国哈里发的势力范围不断扩大，印度洋西部地区成了伊斯兰世界的一部分，非洲的奴隶贸易为阿拉伯帝国的发展提供了强大推力。阿拉伯人、波斯人和宋朝人之间的贸易活动在13世纪也不断增加，推动了相关贸易措施的发展。这些促进商贸活动的措施包括正式的贸易安排、互派使者、设立商贸港口等等。当时，印
~~~~~~~~~

度的卡利卡特和肯帕德成了印度洋地区新的贸易中心。随着贸易的发展，伊斯兰教也逐渐传播到印度洋沿海地区，但伊斯兰教在今天的印度和东南亚地区扩张得很慢。在这一过程中并没有发生重大的战争，至少在海上没有发生过重大战争。但在遥远的西方，欧洲人的力量正在逼近印度洋，欧洲即将进入地理大发现时代，对全球贸易的兴趣也越来越大。

达伽马身体健壮，情绪容易激动，他大约在1460年出生于葡萄牙西南部的一个中产阶级家庭。他在1497—1498年进行了世界历史上最具影响力的航海之旅，当时他率领4艘葡萄牙船只沿着非洲大陆的西海岸南下（在达伽马之前，葡萄牙人已经在“航海家”恩里克王子的带领下进行了几十年的海上探索，达伽马就是在此基础上开启航程的）。然后，达伽马继续航行到南大西洋的未知海域，绕过非洲南端的好望角，穿过马达加斯加岛和莫桑比克之间的海域，沿着非洲东海岸航行到印度洋的马林迪港，最终在1498年的春天到达今天印度西南部的卡利卡特港。

达伽马这次海上航行的里程是当时的世界之最，比环绕赤道航行一圈的距离还要长。1499年，达伽马回到葡萄牙，得到了广泛赞誉，但他的履历中也有一些污点，比如他在当时的印度[注]主导了一系列屠杀事件，包括焚烧一艘载有数百名穆斯林的船，其中还有妇女和儿童，这些穆斯林祈求他的仁慈，他们对达伽马的探险队没有构成任何威胁，但依然遭到杀害。几年后，达伽马又回到了印度，但这一次他仍然没能完成与印度缔结贸易条约的使命。1524年，达伽马开始了他第三次也是最后一次前往印度的航行，他在此次航行的过程中逝世。

最初的海上贸易以买卖胡椒和肉桂等香料为主，但随着葡萄牙人逐渐巩固了在海上贸易中的地位，英国、法国和荷兰也加入了海上贸易的队伍，于是海上贸易的范围越来越大。葡萄牙人扩大海上贸易的关键在于发现了一条新的贸易路线，这使他们不再依赖穿越危险的地中海然后进入红海的那条传统路线。葡萄牙人发现的新航线对一个小

国来说是完美的，这帮助葡萄牙人打破了威尼斯人、阿拉伯人和波斯人在香料贸易中的垄断地位。尽管葡萄牙人不了解印度的文化和贸易习惯，频繁出现外交失误（包括达伽马犯下的一些错误），但随着时间的推移，他们逐渐接纳并融入了印度的贸易文化。

随着航海知识的普及和船只性能的提高，奥斯曼人也接踵而至，他们试图在广阔的印度洋沿岸建立一个穆斯林保护国。奥斯曼人在16世纪初就征服了埃及，这为其进入红海提供了便利。葡萄牙人和奥斯曼人很快就展开了全面竞争，他们都希望在印度洋地区缔结排他性的贸易条约，使其成为本国军队的后勤基地，葡萄牙与奥斯曼帝国为此爆发了多次海战。这对奥斯曼人来说很困难，因为他们的海上力量更适合在地理环境较为局促的地中海作战，而不是辽阔的印度洋。16世纪中叶，奥斯曼帝国建立了一支有50多艘船的大船队来攻打印度洋沿岸地区，特别是驻守在波斯湾入口处（霍尔木兹海峡）的葡萄牙军队。奥斯曼人的基地位于波斯湾北部，也就是在今天伊拉克靠近波斯湾的地带。虽然奥斯曼人在霍尔木兹海峡惨败，但其与葡萄牙人间的竞争持续了近一个世纪，直到最后奥斯曼人退出，葡萄牙人才开始面对新的对手。

葡萄牙人在发展海上贸易的过程中给沿线地区留下了许多遗产，首先，葡萄牙语同地方方言融合，被广泛应用于商业活动中，这种语言有时候被称为葡萄牙–克里奥尔语；其次，葡萄牙人根据最新技术对船只进行了改造，使其适用于远洋航行；最后，葡萄牙人利用国家权力创办了一些准私人性质的公司，这是一种相当有创意的方式，将国家利益与私人商业利益融合在一起，在之后几个世纪里，这种模式在印度洋地区不断发展，英国东印度公司和荷兰东印度公司代表了这种模式的最高水平。

1600年，英国东印度公司成立，应用了这种模式，很快荷兰东印度公司也应用了这种模式。它们都以葡萄牙人创立的模式为基础，不断创造贸易机会，推动国家权力的发展。荷兰人越来越关注印度洋东

部地区，包括今天的斯里兰卡和印度尼西亚的部分地区，还在非洲南端的开普敦建立了一个据点。荷兰人最初的商品是传统的香料（胡椒、丁香、豆蔻、肉桂、肉豆蔻），但后来咖啡所占的比重越来越大。英国人也开始关注如何控制印度更多的地区。在17—18世纪，英国人在印度建造了很多堡垒，并在印度周边地区建立了许多军事基地。

尽管葡萄牙、荷兰和英国之间的竞争日益激烈，但基本的贸易路线仍然主要由当地人掌控。中国人对殖民没有兴趣，也没有强大的远洋海军，但他们仍参与了贸易的方方面面，比如为商人提供贷款和货物存储服务，促成各方合作，为中国[注]以及东南亚地区的贸易提供货运服务等。每个参与贸易竞争的国家都建立了自己的基地，比如荷兰人的活动集中在巴达维亚（现在的雅加达），他们在开普敦和现在的斯里兰卡也有强大的实力。

虽然英国和荷兰偶尔会遭遇来自土著部落的挑战，比如阿曼的亚鲁比（Yaarubi）政权，但英国与荷兰的力量还是日渐巩固，变得越来越强大。18世纪的大赢家是英国，在基本控制了阿曼、肯尼亚和印度之后，英国在印度洋上占据了优势地位，将印度洋变成了一个“英国湖”。葡萄牙和荷兰都没有足够强大的实力去对抗英国，19世纪早期拿破仑的战败也限制了法国在全球范围内的扩张。因此，19世纪印度洋的大部分航海史都是英国人书写的，大英帝国的殖民地遍布全球，太阳从未在它的领土上落下，英国因此被称为“日不落帝国”。

虽然印度洋在某种意义上成了“英国湖”的说法是有道理的，但英国人一旦确立了对其他国家的统治地位，他们的目光就会投向陆地而不是大海，这也完全符合乎事实。英国人普遍意识到，要控制印度，必须先控制海上航线，派往印度的历任英国总督都向英国皇室反复强调海权对巩固统治的重要性。19世纪，英国的挑战主要来自法国和荷兰，海盗活动和奴隶贸易也使英国人感到忧虑。通过残酷的征服活动，英国与印度洋沿岸国家及它们的统治者建立了复杂的联盟关系并

签订了贸易协定，加上对蒸汽动力的应用和1869年苏伊士运河的完工，英国面临的各项挑战都被一一克服。

~~~~~~~~~

苏伊士运河是一个有意思的地方。埃及人和波斯人都曾试图建造横跨西奈沙漠的小型水道，将地中海和红海这两个古老的海域连接起来。在大流士统治时期，波斯人可能成功了，但这已无法证实。在建立全球帝国的梦想破灭之前，拿破仑对这一工程也有浓厚兴趣。法国与埃及共同承担了修建运河的工程，有趣的是，修建运河最初遭到了英国人的强烈反对，但当运河完工的时候，英国人明白了它的价值，后来英国控制了苏伊士运河，将其视作“受保护领地”。这里面有一个有趣的故事，苏伊士运河首次通航的时候举行了一场航海表演，法国的欧仁妮皇后计划由法国的船打头阵，率领各国船只沿运河航行。但令埃及人和法国人气愤的是，一艘英国战舰在没有灯光的夜里悄然从船队中穿过，成为通过运河的第一艘船——这预示着英国将最终控制苏伊士运河。当时的这个英国船长虽然在官方场合被英国政府谴责，私下却受到了称赞。

我曾多次在苏伊士运河上航行，第一次是在20世纪90年代中期。当时我38岁，指挥一艘载有300名船员，排水量为9 000吨的海军驱逐舰航行，但我当舰长的经验非常不足。我尽我所能阅读了运河通行资料，得知我们在很大程度上要依靠“专业”向导（前埃及海军军官）引导我们通行。有人告诉我要付一点小费（通常是几盒烟，这既是礼物又是贿赂）。我做了个愚蠢的决定，为了省掉100美元买烟的花销，我把我们船上非常抢手的棒球帽给了向导，并与他诚挚握手。他立马夸张地撅起嘴，打开帆布凳坐在舰桥上，对我们视若无睹。我们只能靠自己了。

幸运的是，我的领航员，海军上尉罗布·查德威克是一位优秀的年轻军官，他的掌舵团队训练有素，他们已经花了一个月学习所有关于
~~~~~~~~~

运河的知识，并阅读了《航行指南》中各种关于运河的航海图和说明。查德威克把我们的驱逐舰带到了大苦湖的中心，向北和向南航行的船必须在这里错开才可以通行，因为运河一次只能容纳一支船队通过。当我们驶向锚地时，那位埃及向导忽然坚持说我们应当大力向右转舵，把船开到另一个锚地。我猜想他一定知道自己在说什么，于是我让船朝那个方向行进。查德威克上尉跑到我和向导中间说："船长，我们继续往那边开会搁浅的。"我必须做出抉择：是听经验丰富的50岁的当地向导的建议，还是听首度在运河航行，26岁的海军学院毕业生的建议？我下令全停，左转舵开向查德威克说的地方然后抛锚，向导见状发火冲出了舰桥。查德威克镇静自若地在航海图上向我指出，如果照着向导的指引，我们将会在哪个位置搁浅。

如果我们当时真的搁浅，恐怕我的海军指挥官生涯便要终结了，那是我人生中至关重要的转折点之一。有时候一个选择就决定了一个人一生的轨迹，我们的生活和事业很多时候都要依靠他人的帮助，这些人往往就是我们的同事或家属。在"9·11"恐怖袭击事件发生当日，我大大地回报了查德威克在那次领航中给我的帮助。那天，我请他在上班时间到我位于五角大楼的办公室，他刚离开军事情报中心不久，恐怖分子的飞机就把那里撞毁了。他办公室的所有同事都在这次事件中遇难，其中一些人是我们共同的好友，从那时起，我们的关系变得更加亲密了。

在我看来，苏伊士运河是联系不同海域与文明，联系对手与盟军的有力纽带。它在19世纪成为英国攫取利益的重要地区，直到20世纪60年代末期，在印度独立之后，英国才从亚丁湾东部地区撤走武装力量。苏伊士运河在19世纪中叶为英国皇家海军和东印度公司的船队提供了重要的航道和发展动力，使英国人得以加强对整个印度洋地区的统治。

在整个19世纪，英国人避开了地中海等地区的一些大规模战争，但他们一直忙于控制竞争对手，压制此起彼伏的起义和暴动（这些都

是小规模战争，但当你身处其中时，没有战争会让你觉得规模小），取缔奴隶贸易和阻止海盗活动。19世纪，海盗活动的核心区域在南海和孟加拉湾之间，主要集中于马六甲海峡及其周围地区。我们由此可以看出地理环境的战略意义，这使海盗能够建造安全港（正如下文将提到的加勒比地区），在军舰无法到达处活动。1824年，英国和荷兰达成和解，目的之一就是通过合作减少海盗活动、废除奴隶制度。

事实证明，这不是一件容易的事，因为许多海盗背后有城市或国家的支持，还有能从海盗活动中分一杯羹的统治者的支持。有些海盗船相当大，当它们聚集在一起，可以威胁任何一艘商船，甚至是一些小型军舰。还有些海盗舰队号称拥有数百艘不同规模的船只，需要用真正的舰载火力来压制。由此看来，这片区域的海上航线仍然处在危险之中。

在这段时期，英国人和荷兰人巩固了对殖民地的控制，这些殖民地拥有大量的人口和土地，英国和荷兰的统治对殖民地居民产生了巨大影响，有一个现象英国人最了解——英属印度文化的兴起，这种文化至今仍是现代印度文化的一部分。乔治·麦克唐纳·弗雷泽有4部小说对这个时期的印度及其周边地区进行了描写，史料真实、妙趣横生。这个系列的第一部作品名为《闪光的人》（*Flashman*），它讲述的故事发生在1839年的印度（包括今天的巴基斯坦和阿富汗地区），主人公是一位东印度公司的行政官员。20年后，他从海盗的手中救出了他的妻子［即《闪光人的妻子》（*Flashman's Lady*）讲述的故事］，并且在士兵叛变等一系列变故中幸存了下来［即《闪光人的博弈》（*Flashman in the Great Game*）讲述的故事］。多年来我一直阅读相关书籍，通过这样的视角了解印度洋沿岸地区的殖民统治对当地居民造成的影响——他们是很难被打败的。

以贸易为核心的战略主题贯穿了整个19世纪，除了咖啡和香料的贸易持续发展之外，糖、棉花、茶叶和橡胶的贸易也逐渐兴起，这在很大程度上归功于欧洲的工业革命。在世界范围内，许多重要的港口

和城市都落入英国人手中：肯尼亚、索马里兰、苏丹、埃及、阿曼、巴林、卡塔尔、科威特、伊拉克、毛里求斯、印度以及太平洋的门户——新加坡。法国一直占领着一些分散的岛屿，包括马达加斯加岛、留尼汪岛、科摩罗群岛，葡萄牙则控制着莫桑比克、东帝汶以及印度的贸易港果阿。荷兰占领了荷兰东印度群岛（即今天的印度尼西亚和马来西亚）。意大利也通过兼并厄立特里亚和索马里加入了对印度洋殖民地的争夺之中。

在整个19世纪，伴随着苏伊士运河的开通以及以蒸汽机为代表的技术革命，印度洋地区的人类活动大大增加。在当时，印度和中国之间人口流动频繁，众多马来人、印度尼西亚人和菲律宾人则沦为殖民者的廉价劳工（其实就是奴隶），生活环境十分恶劣。这些工人被安排在种植园内工作，殖民地的企业为了实现利益最大化，对他们进行残酷压榨。

除了奴隶贸易，19世纪印度洋航线上的另一个黑色商品就是鸦片。英国鼓励对华的鸦片贸易，英国人将那些在印度和爪哇生产的鸦片供应给中国。这直接导致了1840年第一次鸦片战争的爆发。新加坡和香港都是印度洋航线上的经济中心。

19世纪落下帷幕后不久，一战就爆发了，欧洲笼罩在一片黑暗之中，整个印度洋沿岸地区也出现了巨大变化，最突出的就是劳工的大量流动和整个地区殖民政权的巩固。但出人意料的是，欧洲的几个大国竟然没有在印度洋地区爆发过大规模战争。一战对印度洋几乎没有造成什么持久的影响，充其量不过是一个遥远的雷声而已。但二战对印度洋东北部的缅甸及马来西亚半岛南部地区造成了很大的影响——但影响更深远的是殖民统治的结束。

随着世界陷入二战的阴霾，英国人明白，无论是从陆路还是从海上，印度都容易受到日本的攻击。不过英国人认为新加坡可以成为对抗日本的战略要地，因为新加坡扼守着马六甲海峡的入口，可以轻松阻断日本的海上交通，而且印度洋距日本十分遥远，加上日本一直对

中国虎视眈眈，英国政府相信日本对印度洋并没有什么威胁。英国人为什么认为新加坡可以抵御日本的进攻呢？其实这很容易理解：因为新加坡的地理位置十分优越，可以成为一个军事防御基地，在冲突发生的那一刻，英国人仍然认为他们的军队拥有比日本军队更严明的纪律、更精湛的作战技巧和更先进的武器装备。然而这种想法大错特错，1942年2月15日，新加坡被日本人占领，直至1945年日本投降。

我第一次航行到新加坡是在20世纪80年代中期，当时的新加坡已经是一个环境整洁、技术先进、文化多元的国家了。依靠强大的社交网络、开明的种族观念、先进的教育政策、雄厚的警备力量、有效的经济激励政策和严格的政治监控体系，新加坡人建立了一个强大的“城邦”。除了一些地理优势和人力资本外，新加坡在建国之初几乎一无所有。但在李光耀的领导下，新加坡逐步发展成了世界级的模范国家，其经济指标轻松地排在了亚洲前列，在世界上也名列前茅。当我在城市中漫步，想找一个打壁球的地方时（最后我在“美国俱乐部”找到了），新加坡市与亚洲其他中心城市的强烈对比令我深感震撼。在这里，街道一尘不染，城市中随处可见开放的公园，人们可以用英语办理各项事宜（英语是这个多文化“城邦”的通用语言），人民遵纪守法且法律意识很强。如同当时的大多数游客，我去了拉弗尔斯酒吧（这个名字源于一位早期的英国总督），点了一杯特别甜的鸡尾酒。

但是，新加坡真正引人关注的是它的地缘政治地位。新加坡扼守着世界上最重要的航运通道之一，它四面环海，拥有优秀的造船厂和强大的军事力量，从各方面来讲，今天的新加坡都非常出色。美国与高度专业化的新加坡军队有着非常密切的关系，过去几年，我在波斯湾工作时有幸接触过这支军队，他们对待防御的态度十分谨慎和严肃，给我留下了深刻印象。鉴于新加坡令人羡慕的地理位置，它不仅需要强大的军事力量，也需要一个强大的盟友。

我到过新加坡很多次。印象最深刻的一次是在2005年，我当时担任美国国防部长唐纳德·拉姆斯菲尔德的高级军事助理，陪同他去拜访

新加坡前总理李光耀。当地民众对他的评价很难具体描述，有点类似美国民众对华盛顿和林肯的评价，又有点类似美国民众对富兰克林·罗斯福的评价。当时，李光耀已经80多岁，拉姆斯菲尔德也70多岁了，他们一个是新加坡的创立者，曾经担任新加坡总理，一个曾经两次担任美国国防部长，也曾担任白宫办公厅主任和美国常驻北约的代表。他们进行了亲切的交谈。在狮城，能够聆听这两位如同雄狮般的政治人物畅谈世界风云，的确是一段非同寻常的经历。他们一致认为，要建立持久稳定的政权，除了需要严明的法纪以外，还需要执政者着眼全球、审时度势、权衡取舍。这一点毋庸置疑，新加坡的发展也印证了这句话。顺便说一句，在这次访问新加坡期间，我们的饮食比第一次到访时改善了很多。

自新加坡在1942年被日本占领后，日本人就打开了通往印度洋的大门，日本海军开始制订针对印度的作战计划，希望从陆路和海上两个方面促使印度脱离英国的保护。与此同时，意大利和德国军队也在印度洋北部地区开展海上袭击。意大利军队的作战区域主要集中在东非沿海地区，但他们很快就被消灭了，德国则在整个战争期间持续进行大规模的U型潜艇战。除了出动潜艇之外，德国的“格拉夫·斯佩号”袖珍战列舰也频繁袭击商船。德国的战略要点是要切断英国与其殖民地之间的海上交通线，破坏英国殖民地的商业活动（英国殖民地商业活动的受益国还有法国和荷兰），为进一步的陆地进攻和攻打澳大利亚做好准备。与太平洋中西部区域（这是二战的主战区）不同的是，印度洋上并没有爆发大规模的舰队作战，但印度洋内的单船作战行动和小型战役也有数百次。总体而言，印度洋上的战役打成了平局，在整个冲突期间，轴心国与同盟国均派出了舰艇参加海上作战。

~~~~~~~~~

二战结束后，印度洋地区主要的地缘政治变化就是英国从印度撤出。印度洋在英国的殖民统治下度过了200多年，印度被喻为“英王王
~~~~~~~~~

冠上最明亮的一颗宝石”。英国的殖民地遍布东非、南亚和西南亚，环绕在印度洋周围。从维多利亚时代到二战时期，英国在全球范围内拥有的权势和殖民地是我们很难想象的。英国在二战后再未恢复“日不落帝国”时期的强势地位。1968年，英国做出了一项战略性决策：撤出阿拉伯半岛西南端的亚丁湾东部地区。这就意味着在冷战大幕拉开之际，印度洋出现了一个战略真空地带。

然而，自然界没有真空。英国人撤出印度洋后，美国和苏联的舰队接踵而至，虽然他们有不同的企图，但是都决定增加对该地区的巡逻力度。当时，这片辽阔的、全球性的海域还未被严格管制。美国人希望维持这片海域的稳定，保护油轮的安全（这些油轮从波斯湾出发为美国输送石油），确保战略性矿产资源的海上供应，包括铬、稀土、钴、锰、铜等等。苏联的石油资源丰富，可以自给自足，苏联人进驻印度洋最初的目的并非是为了获得石油，而是为了与美国争夺在该地区的政治地位，并与印度保持战略伙伴关系，苏联将印度视为一个可以用来制衡北约的潜在力量。

我们今天一提起波斯湾就会想到它为全球各地供应石油，但不要忘记，直到20世纪中叶，海湾国家才成为主要的石油生产国。随着石油产地数量减少，海湾国家如伊朗和伊拉克的石油储量在全球石油储量中所占的比重大幅上升（当然，所有这一切都发生在近海石油开发技术和水力压裂技术出现之前）。这使中东地区在战略上变得极为重要，每个小时都有很多艘油轮驶离波斯湾。该地区的产油国组建了石油输出国组织以控制市场上的石油价格和供应量。所有这些因素都提升了海湾地区的战略重要性，促进了国际社会在海事方面对海湾地区的保护。美国当时的决策者担心苏联可能会采取行动向南扩张，或者至少会在印度洋建一个不冻港。尽管这是当时的普遍观点，但历史并没有这样发展。

值得注意的是，在20世纪70年代初期，美国和苏联在该地区都没有实际设立任何海军基地。苏联与伊拉克签订了一项条约，获得进入

巴士拉的机会，而美国在巴林保留了一支非常小的海军舰队（只有三艘军舰和一名一直闷闷不乐的将领，他可能在苦苦思索着自己被“流放”至此的原因）。随着石油的重要性不断增加，海湾国家的领导人开始思考如何利用本国的地理优势去提高战略地位。同时，美苏两国都试图边缘化中国，中国2 000年来一直在印度洋扮演着重要角色，但美苏两国当时都不希望在该地区看到这样的情况。

在这一时期，有两个国家与美国保持着密切的合作，一个是在沙阿[注]统治下的伊朗，另一个是沙特阿拉伯（美国今天依然和沙特阿拉伯保持着密切合作关系）。美国为这两个国家提供了大量的培训和装备，价值高达数十亿美元，这两个国家支付这些费用依靠的就是出售石油获得的收入。美国把位于印度洋中部的迪戈加西亚岛变成了自己的军事基地，该岛曾经受英国的保护，在20世纪70年代早期，美国工程师在该岛建造了大型的飞机跑道、燃油储备库、码头、居住场所、通信设施和情报搜集设施。

大约10年后，在20世纪80年代中期，当我驶入迪戈加西亚岛的潟湖时，我不太确定自己将在那里遇到什么。那时美国海军的低级军官中流传着一个老笑话，意思是如果你犯了很严重的错误，就会被发配到埃达克岛、阿拉斯加州或者印度洋的迪戈加西亚岛。根据我听到的消息，如果我犯了错，我宁愿请求被发配到埃达克岛，也不愿意被发配到迪戈加西亚岛。但是当我们抵达迪戈加西亚岛岸边时，我发现这里的环境很有吸引力，令人感觉舒适：岛上有漂亮的军营，还有虽然简陋却尚可接受的高尔夫球场和网球场，甚至还有一个规模不大但还算体面的军官俱乐部，那里的自然风光令人沉醉。这里是印度洋的战略中心，但我当时没有立即意识到这一点。自从驶离新加坡之后，我们在海上航行了几个星期，这段时间既漫长又无聊，当我们抵达迪戈加西亚岛之后，那里的网球场吸引了我，我非常喜欢在那里打网球。

当时，苏联的军舰高扬着国旗频繁在印度洋巡航，不断前往斯里兰卡、伊拉克、伊朗、也门、巴基斯坦，当然还有印度。后来苏联与

印度、也门和位于非洲东海岸的索马里签订了合作协议。这使苏联的军舰可以驶入很多港口，在那里获得补给和后勤保障。所有这一切都符合马汉的海权论，美国和苏联的所作所为全都符合这一理论，它们的目的都是为了获得更大的制海权。

为了在印度洋地区获得影响力和控制力，当时的苏联和美国在两个被认为是宝库的地区展开了竞争，这就是拥有石油资源的海湾地区和拥有战略性矿产资源的非洲撒哈拉沙漠南部地区。美国的溃败是随着伊朗国王政权的崩溃和阿亚图拉·霍梅尼政府的崛起发生的，霍梅尼政府疯狂仇恨美国政府。他们关闭了波斯湾的入口，控制了霍尔木兹海峡。

苏联在这一时期也取得了几次成功。苏联在非洲南部的冒险活动，包括在安哥拉和莫桑比克的活动都是成功的（特别是苏联在安哥拉与古巴军队并肩作战的时候），这两个国家成了苏联的附庸。当索马里和埃塞俄比亚在1977年爆发战争时，苏联改变了立场，与埃塞俄比亚（拥有超过3 000万人口）建立了牢固的关系。也门也成了一个马克思主义国家，美国的主要附庸国只剩沙特阿拉伯，而苏联则与印度洋沿岸的其他地区建立了联系，不仅建立了军事基地，还获得了政治支持。苏联看似在印度洋地区的政治角逐中赢得了胜利。

在当今世界复杂的地缘政治局势下，最危险的国家间对抗或许就发生在印度洋地区和海湾地区。在前文中，我们讨论了沙特阿拉伯和伊朗之间的冲突，但这还算不上最危险的国家间对抗，因为在印度洋地区，印度和巴基斯坦之间的对抗涉及核武器，危险性更大。二战结束后，英国撤出南亚次大陆，这片广袤的土地上最后出现了三个国家：巴基斯坦（世界上穆斯林人口第二多的国家）、印度（很快将超过中国成为世界上人口最多的国家，而且印度是世界上穆斯林人口第三多的国家）、孟加拉国。印度与巴基斯坦之间的宿怨有深层次的原因，其中有宗教因素、文化因素，也有地理因素（核心是关于克什米尔地区的主权争议）。

尽管目前印度和巴基斯坦之间的分歧无法统一，但基于巴基斯坦总理谢里夫和印度总理莫迪之间的对话，印度和巴基斯坦间维持和平至少还存有一线希望。这两个国家避免发生核冲突对全世界具有至关重要的意义。虽然印度和巴基斯坦不太可能在海上发生冲突，但随便一个出人意料的事件都有可能引起争端。这是印度洋地区最危险的一面，不过印度洋上各国间的主要活动是贸易而非战争。

但印度洋地区的灾难并不都是人为导致的。一个悲剧性的事件能够说明这一点，2004年圣诞节后的那天，印度洋沿岸大部分地区遭受了毁灭性的海啸袭击。在印度尼西亚西部海域，一场9.3级海底地震引发了海啸，瞬间就夺去了20多万人的生命，甚至有人估计死亡总人数接近30万，受灾地区主要集中在印度尼西亚、斯里兰卡、印度和泰国。海啸中的海浪高达100英尺，在某些地方，当海浪达到顶点时，正好穿过了这些国家人口稠密的地区。当时我刚担任美国国防部长的高级军事助理，我们很快在五角大楼组建了一个危机行动小组，希望美国国防部能为受灾地区提供援助。

我们挑选了优秀的海军中将罗斯提·布莱克曼负责此次的救援行动。他迅速调派了庞大的后勤力量、人道救援力量和医疗力量用于救援，并每天与美国国防部长举行视频会议，井然有序地将美国的医务船、两栖舰艇和直升机调往灾区，为饱受摧残的灾民提供救援。每天晚上，当我坐在五角大楼指挥中心看到视频画面中美国的海军士兵、海军陆战队队员、空军士兵和其他战士们蹚水救助灾民、运送救援物资和救治伤病员的身影时，我总是被深深打动。作为军人，我们很多时候要做的是采取军事行动，给予敌方致命打击——这是我们的使命。然而，我们还能通过别的方式来展现我们的软实力，去改变这个世界，而且这么做也必将改善我们的国家形象，为我们的国家创造一个长期安全的环境。比如，从某些方面来看，派遣排水量6万吨的大型医疗船“仁慈号”和“安慰号”到灾区救助灾民，比核航母的战备巡航更能保证我们国家的安全。当然，这两者都是必不可少的，但如果我们能够在硬实力（战斗能力）和软实力（救灾能力、医疗救助能力、外

交能力）之间取得平衡，那么我们便能获得另外一种实力——“巧实力”（smart power）。这是个恰当的字眼，这也是我在电视中看到接近25万人命丧印度洋时才完全领会的。

2009年，我出任北约欧洲盟军司令后接手的一项重要任务便是打击海盗。当时，海盗活动日益猖獗，他们的活动范围由原属索马里的无管制区域不断向外扩张，因此28个北约成员国(注)一致同意采取共同行动打击海盗。这些原本是渔民的索马里海盗常常在恰特草（即阿拉伯茶，一种具有催眠作用的毒品）的刺激下驾驶快艇迅速靠近大型货船，他们绑架船员、控制货船，然后将货船开回索马里，索要巨额赎金。在我接手打击海盗任务时，被索马里海盗挟持的船只有将近20艘，船员200多人，而且遭遇海盗袭击的船只数量还在不断上升。

国际社会在许多事情上很难达成共识，但在打击并消灭海盗方面却具有共识。因此，我需要做的便是在28个北约成员国之外争取更多的资源和战船，结成一个更大的联盟。我们邀请了俄罗斯、中国、印度、巴基斯坦、伊朗这5个非北约成员国加入了共同打击海盗的行动。这5个国家积极回应，或派遣船只，或参与情报工作，或至少提供后勤和燃油等方面的支持。这种联盟是史无前例的，这个庞大的海上联盟中既有北美的美国和加拿大，也有30多个欧洲国家，还有之前提到的5个非北约成员国（这5个国家一般不会主动考虑与北约合作）。

就这样，我们在印度洋海域看到了一次战略合作的典范，许多国家联合在一起共同打击海盗，而这些国家之间常常存在争端。同样让我们感到高兴的是，在这个过程中我们沉重打击了海盗。当我于2013年从北约卸任时，仅剩少数几艘船和几位船员仍被海盗扣押，海盗活动总体上已被消灭，许多海盗已被羁押待审。过去几年内，没有任何一艘船在东非沿岸海域被海盗挟持。当然，这也得益于欧盟改进了在非洲沿海地区的工作方式，减小了渔民变成海盗的可能性。就遏制海盗活动而言，这次的海上联合行动是一个极好的先例，为其他地区的海上合作提供了充足的经验。

~~~~~~~~~

总而言之，在这本书中以及现实生活里，每当谈到海洋方面的问题，我们的焦点总是在大西洋及地中海地区，以及太平洋和南海地区。我们总是不厌其烦地讨论着这两个“主要海域”里不断涌现的冲突、难民潮、油气资源竞争及它们的地缘政治影响力。然而，在21世纪，印度洋的重要性将会远超以上两者，对此，美国需要尽早有充分的认识。

我们不能忘记这样一个事实：尽管印度洋的面积要小于大西洋和太平洋，但如果将红海和波斯湾算进去，印度洋水域面积约占全球水域面积的1/4。印度洋海域广阔，全球近50%的船只和集装箱都要从这里经过，印度洋可能还蕴藏了世界70%的石油资源，这使它成为全球化过程中名副其实的十字路口。印度洋沿岸有将近40个国家，居住着世界上近30%的人口。此外，印度洋地区还是伊斯兰国家的核心区域，巴基斯坦、印度尼西亚、孟加拉国、伊朗、沙特阿拉伯、埃及以及其他海湾国家都能从海路通往印度洋，该地区居住着世界上近90%的伊斯兰人口。

印度洋是一个高度军事化的区域，常常处于高度紧张状态。印度和巴基斯坦是当今世界最可能爆发核冲突的国家，两国军队规模大、能力强、专业水平高，而且都拥有核攻击能力。伊朗是一个具有冒险精神的国家，其军队训练有素，富有革新精神。印度洋地区的很多国家，尤其是东非地区的国家，普遍饱受内部冲突和边境混乱的困扰。海盗活动虽然在过去几年内有所减少，但对东非沿海地区和（连接着印度洋和太平洋的）马六甲海峡而言，海盗依然是一个严重威胁。

从印度洋的历史来看，我们很难对这个地区在21世纪实现和平治理充满信心。正如我们看到的那样，1498年，达伽马到达印度，促使东西方文明实现交汇，在之后的几个世纪里，印度洋的贸易之路充满了竞争和冲突。凭借着对印度的征服以及英国东印度公司的商业实
~~~~~~~~~

力，英国在19世纪的印度洋占据了主导地位。二战结束后，诸多世界强国风光不再，而美国、苏联、中国和印度等国战后在印度洋地区展开了长期的军事较量，使这个地区在很长时间内都被笼罩在冷战的阴影之下。

如今，除了印巴冲突之外，印度洋地区还存在其他潜在的冲突爆发点。中国的商业影响力在印度洋地区不断提升，中国与印度之间也存在矛盾。东非沿海地区和印度尼西亚群岛西部海域仍有海盗活动。在海湾地区，逊尼派与什叶派的冲突从陆上延伸到了海上。在也门，什叶派胡赛武装组织试图控制这个贫穷的国家，他们与逊尼派爆发了激烈冲突，也门因此处在水深火热之中。这方面的很多信息在罗伯特·卡普兰关于印度洋地区的著作《季风：印度洋与美国权力的未来》中得到了详细描述。

美国面对的问题简单明了：我们要扮演怎样一个角色？美国的国际贸易严重依赖印度洋，美国如何才能确保这个地区的安全稳定以及美国自身的利益呢?

第一，我们必须要认识到印度洋地区的重要性。在我们的地图和地球仪上，印度洋地区常常是被分裂开的（以便更多地凸显大西洋和太平洋这两个被认为“属于我们”的大洋）。从我们制定的战略以及地缘政治策略来看，印度洋在我们的“意境地图”[注]中没有得到足够的重视。从五角大楼到美国的世界500强公司，从学术机构到人道主义救援机构，都没有给予印度洋足够的重视。我们有必要对这个辽阔的海域及其沿岸国家的重要性形成足够的认识。

第二，我们需要关注印度。印度很快会超过中国成为世界上人口最多的国家，印度总理莫迪是一位非常有活力且具有全球视野的领导者，印度的通用语是英语，这个充满活力的民主国家与美国有着相同的基本价值观。很多时候，当我在世界各地参加各种国际会议时，我最后听到的讨论总是关于中国、美国和欧盟的（当然这些国家和组织的确很重要），但从未听到有人提过印度有多么重要，但在21世纪，

印度很可能崛起为一个重要的地缘政治力量，在印度洋地区的事务中发挥重大作用。

第三，我们应该在该地区部署兵力，并动用所有力量开展军事活动。这显然需要有强大的、随时可供部署的海军和空军力量，当然，陆军和海军陆战队也是不可或缺的。美国国防部需要在印度洋地区组织更多类似于（印美日三国海军共同参与的）“马拉巴尔”海上联合军演那样的演习活动。

第四，我们需要在全球范围内继续开展打击海盗的行动，这在东非沿岸地区已见成效。如果我们在集合北约、欧洲国家和亚洲盟友的力量之外，还能争取俄罗斯、中国、印度、巴基斯坦和伊朗等国的支持，那么我们将会无往不胜。在各种引起印度洋地区发生动荡的事件中，各国对打击海盗的行动能够达成共识，我们可以在其中扮演领导者的角色。

第五，要释放印度洋地区的潜力，一个重要的途径就是推动解决两个重要的地区性问题。一个是印巴冲突，争议焦点集中在克什米尔地区，这是由宗教差异、文化差异和历史因素共同造成的。另一个是造成海湾地区长期动荡的什叶派与逊尼派的冲突。这两个挑战都是长期性的，但如果美国外交机构能够帮助有关方面缓和紧张局势、避免公开对峙，那将大有裨益。

第六，波斯湾不仅仅是印度洋的一个小海湾。由于其地理位置的特殊性，波斯湾是逊尼派与什叶派在地理上的分界线，未来美国或许会深度参与包括维护海上航行自由以及霍尔木兹海峡开放性的事务，这对石油运输格外重要；美国还会巩固与沙特阿拉伯领导的逊尼派之间的盟友关系，并与伊朗达成一种有效的、临时性的妥协；美国也会帮助维护当地的生态环境（当地发生生态灾难的可能性很大）。

2016年，我们多次目睹美国军舰在波斯湾和印度洋周边地区陷入了令人担忧的处境。尽管达成了伊朗核问题全面协议，但是当前美国与伊朗在海上仍然处于高度紧张的状态。自签署协议并取消制裁后，

伊朗海军部队（特别是伊朗伊斯兰革命卫队）已变得越发大胆。2016年1月，伊朗伊斯兰革命卫队在其所辖海域碰到两艘美国海军内河巡逻艇（当时其中一艘出现故障，另一艘在帮助解决故障，两艘军舰的导航和通信设备都较差）。伊朗方面不但没有施以援手，反而违反国际法及航海惯例，解除了美国官兵的武装，并以屈辱的方式将其扣押在港口里。伊朗伊斯兰革命卫队的士兵还拍了视频来羞辱这些美国官兵，这违背了国际规则。

2016年年末，数艘正在也门附近的国际海域执行任务的美国海军驱逐舰遭到了胡塞武装组织的导弹袭击。这两次事件预示着未来还可能会发生更多的冲突，特别是在波斯湾和北印度洋地区。

总之，我们绝对有必要将广袤的印度洋和面积虽小但意义重大的波斯湾充分纳入考虑当中——我们在迈向21世纪时不应将它们遗忘。这一地区过去受到的关注比较少，但未来显然将对国际局势产生更大影响，海军士兵们将发现，相较于大西洋和太平洋这两个姊妹洋，印度洋还远未被驯服。印度洋地区地缘政治未来的发展态势将成为影响21世纪世界地缘政治整体趋势的关键变量。

---

1. “查士丁尼瘟疫”是于公元541—542年在地中海地区暴发的一场大规模鼠疫，鼠疫传入东罗马帝国都城君士坦丁堡后，查士丁尼大帝也被感染，所以以其名字命名。——译者注

2. 当时的印度处于德里苏丹国统治的时代。——编者注

3. 当时的中国处于清朝时期。——编者注

4. 沙阿是波斯语中对国王的称呼。——译者注

5. 2017年6月，黑山正式加入北约，北约成员国增至29个。作者写这本书时，北约成员国为28个。——编者注

6. 意境地图是根据人脑对地理环境的记忆与联想绘制的一种概念性地图，又称印象地图、心理感知地图或构想地图，反映了一个人对其生活环境的认知水平。意境地图有时也泛指某一民族所掌握的地理知识的范围。意境地图最明显的特征是中心地区较为翔实，而边远地区较为简略。——译者注

第四章

地中海：海战肇始之地

地中海是人类海上地缘政治之争真正的肇始地。经过几个世纪的劈波斩浪，航海者们在地中海形成并完善了海战理念。在早期的全球史尤其是战争史中，没有哪一片海域像地中海那样重要。如果那些早已殒命的水手的遗骸突然浮出海面，你甚至能踩着这些战士的骸骨轻而易举地越过地中海。

地中海的面积约为100万平方英里，东西方向宽约为2 400多英里，海岸线长度约为2.3万英里。但是将地中海和广袤的大西洋连接起来的直布罗陀海峡（即希腊人和罗马人熟知的赫拉克勒斯之柱）最窄处只有不到10英里。

若将地中海和美国地图叠加在一起来看，直布罗陀海峡大概在圣迭戈的位置，苏伊士运河和红海这两个航道则邻近佛罗里达州东北部海岸的杰克逊维尔市；亚得里亚海的顶端几乎直抵加拿大边境的五大湖西侧，利比亚的锡德拉湾则接近墨西哥湾；而贯穿全美的66号公路恰好由东至西横穿地中海，可见地中海是相当广阔的。

最重要的是，地中海的独特地貌在无数历史转折中屡屡发挥决定命运的作用。这里不仅有狭窄的西部通道，还有西西里岛这个咽喉要地，3 000多年来，这里一直是各国必争之地，西西里岛就好像意大利掷向非洲的匕首，将地中海一分为二，这种地理特征使其举世闻名。地中海东西向狭长，位于各国交往的中心位置，其东部和西部的优良港湾推动了古罗马帝国贸易的兴起，得益于此，古罗马帝国在和平时期一直掌握着地中海的制海权。位于西西里岛南部的马耳他岛虽然面积较小，其战略地位却与西西里岛同等重要，在地中海云谲波诡的历史中也屡屡掀起惊涛骇浪。

继续向东，岩礁遍布的爱琴海向来是海战的舞台。直到今天，希腊和土耳其虽同为北约成员国，但双方军舰和飞机仍在此区域上演着颇为微妙的对峙，这也提醒我们千百年来在地中海东部上演的基督徒和穆斯林之间的恩恩怨怨。这一区域比较重要的岛屿有扼守黎凡特地区出入口的塞浦路斯岛，还有控制着爱琴海入口的克里特岛。

地中海的东北部是黑海，它在历史长河中也拥有一席之地，但千年来，黑海始终只是“地中海的缩影”，在博斯普鲁斯海峡这一战略通道的北部，也曾硝烟四起、战火频仍。地中海的南面是北非平坦的沙漠，尼罗河富饶的三角洲和横跨苏伊士运河的荒芜之地，它们都在地中海的历史、政治、文化发展进程中发挥了重要作用。

地中海的名字来自拉丁文“mediterraneus”，可译为“内陆的”或“陆地之间的中心地带”。罗马人理所当然地将地中海视为“我们的海洋”。自西方出现有文字记载的历史以来，地中海这片相对狭小的海域就被看作全球公共海域，为各国提供了贸易通道、食物来源地、交通要道、战场和天然屏障。

地中海还为人类的想象力插上了翅膀。几个世纪以来，随着人类逐渐了解地中海的地缘特征，在直布罗陀海峡地区流传的神话传说越来越多。龙、海怪、冥王之门、沉没之城亚特兰蒂斯，都在大众的想象和流行文化中得到反映。由于对未知世界心怀恐惧，古代的水手中很少有人敢驾着美观又牢固的战船越过直布罗陀海峡去探险。

地中海还在作战技术的发展和海洋战略的形成过程中起到了关键作用。当古人把注意力转移到地中海时，他们迅速改进了远洋航行技术来复制他们在陆地的战争。在地中海，破城槌和多层桨战船开始被应用在战争中；海军陆战队（训练有素的，能在海上战斗的士兵）被投入使用；射击准确的大炮和早期火控系统在这里出现；由于航行变得复杂，新式动力系统应运而生，蒸汽机、内燃机、核动力都付诸使用。地中海见证了海战中的每一次技术进步。

每一个现代海军士兵穿越直布罗陀海峡进入地中海时，都会感觉恍若踏进了古战场。对一个水手来说，这种闭塞与隔绝的感受并不美妙。当水手们道别时，除了习惯性地祝福彼此“顺风顺水”之外，还会祝福对方“一路平安、诸事顺遂”。地中海总让人感觉仿佛置身沧桑的历史之中，其水域的局促狭小让人惆怅万分。

在20世纪80年代，我作为一名低级军官乘坐美军“福莱斯特号”航空母舰首次驶入地中海。这艘以美国首任国防部长詹姆斯·福莱斯特命名的航母就是一块满载飞机和炮弹的移动陆地，它甲板上高性能战机的战斗力估计相当于整个罗马帝国的战斗力。

作为一名工程师，我大部分时间都待在船舱内。但是当航母穿越直布罗陀海峡时，我冒险来到机库甲板，登上舰桥后我看到狭窄逼仄的航道以及两旁触手可及的陆地，这令我震惊不已。那是一个夏日的深夜，海面平静宽广又摄人心魄，地中海的天气出了名的变幻莫测。聪明的水手都会记得，在特洛伊战争期间，面对变幻莫测的恶劣天气和突如其来的艰难险阻，奥德修斯经历艰辛的旅程终于回到故乡伊萨卡岛，每次他和他的船员们冒险上岸时，总是伴随着可怕的风暴和灾难。

地中海的那个夏天处处晴空万里。然而随着秋天来临，白日渐短，寒意渐长。冬天的西北季风（地中海最强烈的季风）即将到来，这一点不仅可以从海面和头顶的漫天乌云中感受到，还能从我们那次远航途中经过的古老港口里居民的态度中感受到。有一句法国的谚语是这样说的，“强劲的西北风能把毛驴的耳朵吹掉”，西北季风也能不费吹灰之力就让地中海的船只在惊涛巨浪中颠簸摇晃。地中海的港口：雅典、伊斯坦布尔、特拉维夫、亚历山大、锡拉库萨、那不勒斯、卡塔赫纳、突尼斯，都残存着显而易见的历史痕迹。多年前我们的那次远航正值冷战的高峰时期。

这还让我想起地中海东部和西部具有战略意义的地理差异。20世纪80年代，冷战白热化时期，美国试图在地中海保留两个随时待命的航母战斗群。一个战斗群主要留在地中海西部，那里有美国盟军的港口，拥有便捷的后勤保障，西班牙和意大利的沿海地区还有许多古罗马时代就已存在的港口，这一系列军事基地为美国军舰提供了有力保障。但是地中海东部就是另一番景象了，俄罗斯在埃及和叙利亚有很大的影响力，我们常常与俄罗斯的小型舰队擦肩而过。我们的小型战

舰向北航行就能进入黑海，黑海是一个小型战区，在冷战时期，如果我们在黑海与苏联和它的华沙盟友发生冲突，那么黑海就是美国军舰的葬身之地。幸运的是，我们从未和苏联交手，但很明显在地中海作战是极危险的。离家千里，面对当地强劲的对手——几个世纪前，威尼斯人在奥斯曼帝国的炮火中航行时一定深有同感。

有个问题一直萦绕在我的脑海：为什么地中海早早地就成了海上战场？

首先，对该地区彼此冲突的多个文明而言，地中海是一个绕不开的海上十字路口。

海洋地缘政治思想在希腊人与波斯人、腓尼基人与古罗马人的早期海战中孕育而生。当人类在地中海开始进行商贸活动时，欧洲文明、非洲文明、亚洲文明有了最初的接触，随着贸易往来变得频繁，语言、民族以及其他方面的交流增多，各文明之间的冲突与矛盾也随之产生。地中海的存在促进了这种局面的形成。

从地理位置上看，地中海位于不同社会和国家争霸的中心地带。就像车轮的辐条一样，地中海上重要的航道为入侵的船队提供了便利。诸多古老的帝国都找到了抵达地中海的通途，富有冒险精神的国王、女王、君主或法老们理所当然地想利用这片海域运送远征的舰队，获得珍宝和奴隶。诸多天然的地理分界线，如意大利半岛，也造就了一些相互隔离的战斗区域。

其次，地中海海域散布着诸多极具战略价值的岛屿。西西里岛、撒丁岛、马耳他岛、克里特岛以及爱琴海上的诸多岛屿都是便于登陆的踏脚石。随着各帝国的相继崛起和巩固地位的需要，争夺地中海的战争此起彼伏。这就引发了又一轮冲突，出现了多个军事基地，这些基地能为舰队的自由航行免除后顾之忧。

应记住的是，尽管地中海地区的贸易和战争十分频繁，古人仍需要适应当地恶劣的自然条件。首先，对于开辟者来说，这里的气候不

算宜人。尽管地中海的气候对航行来说大体上还算温和，但粗心大意的水手们仍能感受到它的变幻莫测和残酷无情。其次，远离大陆的远洋航行技术还需要几个世纪的发展才能逐渐完善。最后，要建造既坚固又能够保证连续航行数日甚至数周的船只，需要经历反复的试验和失败，甚至付出生命代价。然而，随着人们不断锤炼自己，提升航行和战斗的能力，地中海逐渐演变成了一个进行零和博弈的竞技场，交战双方一旦进入该区域，就只能有一方胜出。

~~~~~~~~~

最早在这片海域留下历史痕迹的两大文明早已消亡。它们一个是始于公元前2500年，以克里特岛为中心，繁荣了近1 000年的米诺斯文明，另一个是2 000多年前被强大的罗马人消灭的迦太基帝国，这是世界上两个较先进的国家之间的首次对决。

大约4 500年前，克里特人（约公元前2500—前1200年）迫于人口激增，不得不把生存的希望寄托于海洋。这些天赋极佳的水手发现了克里特岛北部有大量岛屿，并很快控制了它们。相对欠发达的希腊城邦被迫向米诺斯国王进贡，甚至还要进献青壮年的男性和女性用来在克诺索斯王宫与公牛一起表演节目。希腊神话中有些故事就是由这些人演绎的，比如年轻的王子忒修斯杀死弥诺陶洛斯的故事，希腊人向这个神话中半人半牛的怪物献祭。3 000多年前，这些文明大部分都毁于一场大地震，沉没之城亚特兰蒂斯的传说就来源于此。

我仍记得几年前一个美丽的夏夜，我坐在克里特岛第二大城市干尼亚的一家小咖啡馆里，品尝烤鱼和希腊红酒。招待我的是一位希腊将军，他曾率领军队参加过北约的行动，当时我正在北约任职。

我们谈到了米诺斯文明，这位希腊将军认为如果米诺斯文明当时没有灭亡，希腊人将会和后来的罗马人一样向外扩张并统治整个地中海。我认为希腊这种陆地上的城邦国家永远不可能团结一致对外，他的回答十分简洁：就是克里特人会逼迫他们一致对外。或许吧，如果
~~~~~~~~~

历史真的发生反转，那么在遥远的历史中，或许会出现一个希腊–克里特帝国去挑战罗马人或迦太基人。但历史不能假设，谁又说得清楚呢?

在地中海最东部，也就是黎凡特地区，在公元前3000年左右，腓尼基文明起源于此，并延续了2 500多年。腓尼基人主要是商人（而非侵略者），他们的航行线路遍布当时已知的海域。他们的商船运来英国的锡、波罗的海的琥珀、宝石以及西非的辣椒、奴隶和黄金。这些无所畏惧的商人驶过赫拉克勒斯之柱，在他们的重要港口西顿和推罗以外从事贸易活动，并首次在地中海文明和印度文明之间架起桥梁。在地中海的岛屿和陆地上，腓尼基人的商贸港星罗棋布、欣欣向荣，于是，在地中海南部的边缘地带诞生了一个新政权：迦太基（位于现在的突尼斯）。

继承了腓尼基人血统的迦太基人最终建立了自己的帝国，统治了撒丁岛、科西嘉岛、西西里岛的大部分地区以及西班牙和非洲地中海沿岸的部分地区。倔强、粗犷又能干的迦太基人与古希腊商人展开了竞争（希腊人把迦太基人赶出了黑海和爱琴海），几个世纪后，在与罗马人进行了一系列战争后，迦太基人最终淡出历史长河。

也许最早的“文明的冲突”（此处借用了政治学家塞缪尔·亨廷顿之言）同样也在地中海东部地区上演，古希腊和波斯帝国在这里展开对决。令人称奇的是，在基督诞生前大约500年，希腊人成功平息了内部战争，全力以赴应对波斯人的猛攻。

在其漫长的历史中，波斯人在此时已经征服了大部分的文明世界，其疆域从美索不达米亚平原地带扩张到了地中海沿岸地区。黎凡特的腓尼基人随即投降，并甘为他们的新波斯主人提供船只和所有航海方面的专业技能。希腊人当然不会善罢甘休，他们进行了顽强的反抗。

公元前492年，第一批波斯远征军抵达希腊。对希腊人而言，幸运的是一场灾难性的暴风雨浇灭了波斯人进攻的激情。后来，波斯人在

马拉松对希腊人的两栖进攻受挫，波斯人的第二次尝试也遭遇了失败。但是在接下来的10年里，执着而坚定的波斯人重整旗鼓，最终以无可阻挡之势重返希腊。

公元前480年左右，波斯国王泽尔士一世率领近1 500艘战舰、20万步兵、10多万水兵卷土重来，这是一支看起来无可匹敌的军队。彼时的希腊军队只能集结大约500艘船，无论在陆地上还是在海上，兵力都远逊于对手。“斯巴达300勇士”在温泉关[注]英勇抵抗波斯大军，最后全部壮烈牺牲，希腊人将最后一线希望寄托于将在其领海作战的雅典舰队。

在勇敢而富有魅力的海军统帅塞米斯托克利斯的率领下，希腊人充分利用了雅典周边礁石遍布的海域来部署舰队，在雅典沿岸的萨拉米斯湾占据了极佳的地理优势。当时希腊文明已危在旦夕。

最终决定胜负的关键因素是对自由的渴望。每个希腊人都是自由的，自发地为了家庭和城邦而战。而所有的波斯人都是被强征入伍的士兵或奴隶。在那场生死之战的前一晚，塞米斯托克利斯集结起水手和海军并鼓励他们为自己的家乡战斗。据希腊历史学家希罗多德的描述，塞米斯托克利斯勉励将士们为自己的父母、妻儿还有城邦而战，更重要的是为自由而战。他们的确做到了，士兵们勇往直前的决心加上他们在驾驶轻型帆船等方面的先进技术，使他们最终大获全胜。

我曾多次向不同的人讲述这个故事，在今天这种志愿兵役制的军队里，这个故事每次都能让听众产生共鸣。几年前，在纽约“无畏号”海空博物馆的一次甲板晚宴上，我讲述了这个故事，以表达对美国海豹突击队上尉迈克尔·墨菲的敬意。为了他的士兵、他的家人（在我演讲时他们也在现场）、他的祖国，墨菲上尉在阿富汗英勇献身，后来他被授予荣誉勋章。如今，威猛的“迈克尔·墨菲号”驱逐舰（DDG–112）正航行在大洋中。我想，“迈克尔·墨菲号”和萨拉米斯岛的希腊人是一脉相承的，两者体现了相同的勇气、荣誉感和奉献精神。

在雅典人和斯巴达人的领导下，希腊取得了胜利，希腊人似乎会迎来一段黄金时期，但是他们很快陷入阋墙之争，城邦的繁荣被迅速挥霍殆尽。因此，尽管希腊人占据了进出地中海的通道，拥有强大的军事力量，他们仍无法建立一个强大的海洋帝国（他们只攻克了西西里岛部分地区和部分其他海岸地区）。是罗马人创建了真正意义上的“内海”，并在几个世纪里用其非凡的影响力控制了整个地中海地区。

当希腊城邦试图控制西西里岛和意大利南部之间的海域，当年轻的迦太基帝国从北非海岸开始向外扩张，罗马人趁势崛起。罗马人面临着来自希腊人和迦太基人的双重压力，他们从公元前3世纪开始就不断地巩固自身势力。罗马人征服了统治着意大利沿岸地区的希腊人。在地中海地区，警觉的迦太基人敏锐地认识到了即将到来的危险，西西里岛后来成了布匿战争的第一个战场。

原本长于陆地作战的罗马人意识到有必要建立一支舰队，地中海因而再次成为一个巨大的战场。对航海起家的迦太基人来说，罗马的沿海地区不堪一击，罗马人从事海上贸易的船队是个大宝库，极易遭到敌军强大舰队的攻击。罗马人可以从已经臣服的希腊人那里获得一支舰队，但是他们缺乏海上作战经验。罗马人是筹建军队和近身作战的行家里手，但他们的作战方式难以对付敏捷灵活的迦太基舰队。迦太基的战术家擅长从侧翼进攻，突破敌军航线，最致命的是他们能利用精湛的船舶操纵技术击沉敌方军舰。

这是海战经常遇到的情况，解决办法就是发明一种新战术、新技术或新装备——于是乌鸦吊桥应运而生。乌鸦吊桥也称接舷吊桥，是一种铁质的吊桥，能够转动并横跨固定到敌船甲板上。在吊桥的前部末端装有一个抓钩，士兵们可以利用这个装置到达对方甲板。在公元前2世纪几次重要的海战中，罗马人利用乌鸦吊桥制定了有效的登船战术，摧毁了大量的迦太基战舰。

罗马人和迦太基人之间的布匿战争最后结果是迦太基人战败，罗马人控制了地中海。尽管迦太基人在陆地上有汉尼拔将军那样的杰出将领，但罗马舰队将大军运送到了北非，在公元前146年敲响了迦太基人灭亡的丧钟。后来，正是由于控制了地中海，罗马人占领了西西里岛，获得了伊比利亚半岛丰富的原材料，并最终拥有了北非海岸地区的粮食产地。在此过程中，罗马帝国的海军舰队在没有海盗和海洋大国侵扰的大洋上纵横驰骋，形成了鲜明的航海文化，建立了海军军官队伍，并树立了以其影响力和创造力统治地中海内海地区的信心。

我时常回想起2001年初，我被擢升为海军少将不久后前往突尼斯的一次旅行。同行的人都是一些刚刚晋升为海军少将和陆军少将的军官。当我沿着悬崖峭壁步行并俯视地中海时，有人提醒我说，这就是迦太基人战败的地方，这不由得让我陷入沉思：如果迦太基人得以保全自身并与罗马人抗衡，这一地区将形成完全不同的地缘政治格局，今天的欧洲和地中海地区也将会有完全不同的景象。

我们通常倾向于认为历史命运是早已注定的——罗马人势必会获胜，但是当时的一些决定、一场战斗、一个发明、一位有远见的或执着的杰出领导人往往会造成重大的历史转折。罗马人获胜后，迦太基人永远淡出了历史舞台，随之覆灭的是怎样的帝国梦想呢?

战胜迦太基人之后，罗马人在经历了一系列内战后实际控制了地中海，罗马从一个共和国转变成了一个由屋大维领导的帝国。当时的一系列事件引发了诸多恩怨，比如恺撒遇刺、将领马克·安东尼出逃埃及以及屋大维的崛起。这些事件导致公元前31年发生了一场决定罗马帝国命运的海战，即亚克兴海战，亚克兴是位于希腊西部海岸的一个小港口。

这次海战并没有动用最大型的舰队，但这是地中海历史上最重要的战役之一。屋大维调动了250多艘战舰，而安东尼在妖艳的克娄巴特拉的支持下，也集结了约200艘大型战舰用于作战。然而不幸的是，物资和陆上军队给安东尼带来了沉重的负担。屋大维和他的海军将领阿

格里帕预估到了安东尼部队的劣势——动作迟缓，不具备灵活的机动能力。

此战的关键在于灵活运用战舰的帆和舵去孤立敌军的战舰，避免陷入缠斗之中。阿格里帕有效发挥了弩炮的威力，在战斗的关键时刻，安东尼和他的埃及僚舰落荒而逃，剩下的战舰大部分也都被消灭了。这让人不禁为之汗颜，历史上鲜有海军将领只顾自己逃命而任其舰队力战而亡的。

这次战斗为罗马帝国的和平创造了条件。地中海作为一个内海，首次被罗马帝国这样的一个国家统治。尽管偶有海盗侵扰，但地中海进入了相当长的一个和平时期。罗马帝国的统治持续了将近500年，直到西罗马帝国于公元5世纪灭亡。此后，欧洲进入了黑暗时代。伊斯兰教逐渐兴起并成为一股强大的地缘政治力量。伊斯兰教在游牧的阿拉伯人中兴起，而后传播至整个地中海地区，征服了中东、埃及和黎凡特。以此为基础，伊斯兰教进而传播至北非其他地区，最终进入西班牙南部、地中海中部和南部诸岛。坦白讲，伊斯兰教在欧洲南部大部分地区站稳脚跟并不是不可能的。但基督教力量对此坚决抵制，在这个时期，拜占庭帝国也极力排斥伊斯兰教。后来，神圣罗马帝国在欧洲西部诞生，11世纪，基督徒对伊斯兰教发起反击，他们越过地中海，开始了艰难的十字军东征。

在十字军东征中，地中海是欧洲基督教狂热分子借以进入圣地耶路撒冷的跳板，新成立的（存在时间很短暂的）十字军国家利用海洋获得后勤补给并进行贸易。在长达250年的各种基督教运动中，十字军东征还推动了威尼斯等意大利商业城市的兴起。

由此，我们再次见证了地理位置的政治意义。威尼斯正好处于亚得里亚海北部，是阿尔卑斯山两侧的欧洲地区发展贸易的枢纽，也是欧洲人前往地中海相对安全的通道。威尼斯人是精明的地缘政治家，他们从不谋求占领大片领土，而是努力建立一系列贸易基地。他们通过各种手段将克里特岛和塞浦路斯岛纳入囊中，这是地中海地区最具

战略意义的岛屿。威尼斯人还在地中海东部的边缘地带设立了小型的堡垒和边界贸易站。在某种程度上，他们系统地提出了在世界范围内建立商贸中心的观点，这种海权战略是约6个世纪之后，阿尔弗雷德·塞耶·马汉海权思想的先声。

所有这些繁荣都来自威尼斯兵工厂提供的强大军事支持，该兵工厂实际是一个建造大帆船的早期生产线。基于远航技术，威尼斯人建立了一支由数千艘船和数万名海员组成的舰队（尽管威尼斯的人口仅有20万左右）。威尼斯人与其他王国和帝国的关系很大程度上取决于贸易往来，他们善于挑拨基督教统治者之间的矛盾，利用教会力量和教皇赋予的权力来操纵统治者。他们似乎注定要主导地中海东部地区，并且变得越来越富有，所有这些都得益于他们对地缘政治的谋划，他们巧妙地利用了地中海的地理位置，并且使用了新技术、新武器、新制度。

当然，并非只有威尼斯在地中海具有影响力。意大利和法国南部的大型商贸城市都见证了贸易兴起的过程。位于今天意大利的热那亚、拉古萨、比萨等，在当时其实都是一些海洋小国，它们建造了新式的船只和船帆，利用亚麻布、染料、香料、香水、珠宝、毒品和珍珠贸易获得的利润来支持战争（和十字军东征）。通过和西方国家进行贸易，这些小国获得了油料、香皂、蜂蜡、蜂蜜、毛皮、木材和金属。贸易的繁荣极大地影响了地中海中部的海洋国家。

然而，一股新兴力量此时正渐渐浮出水面，那就是强势脱离了中亚的奥斯曼人。他们利用阿拉伯统治者之间的宿怨，最终在1400年征服了阿拉伯世界。在巩固了对今天的土耳其以及广大阿拉伯地区的控制之后，他们完成了很多民族试图去做但都未成功的壮举，那就是征服君士坦丁堡，奥斯曼人在于1453年真正主宰了地中海。1 000年来，拜占庭帝国一直是文化的天堂和基督教徒的避难所，但它保护自己免受海上威胁的能力逐渐变弱，并最终失去了这种能力。加上没有足够

的资源（人力和财力）去抵挡土耳其人，这个帝国最终难逃灭亡的命运。

我每次去伊斯坦布尔都想去参观那座宏伟壮观的海军博物馆，这家博物馆在贝西克塔斯地区，矗立于博斯普鲁斯海峡的渡口边上。这里保留着奥斯曼帝国时期的诸多文物，其中最著名的是当年统治者乘坐的，需要二三十位划桨手同时划行才能前进的御船。在博物馆外面有一座美丽的花园，安放着多门大炮，这些大炮在此类博物馆中很常见。但最吸引我的是一件不起眼的展品——一截现存只有几节的黑色锚链，它做工粗糙，看起来是铁质的。讲解牌上介绍说，这是在8世纪由一位拜占庭国王制造的“大铁链”的一部分。

战时，这条铁链横亘在通往金角湾的航道上，以此阻拦敌方舰队进犯沿岸城市。这种方法曾屡试不爽，历史上最后一次使用铁链是在1453年土耳其人围城之时。“征服者”穆罕默德[注]无法越过铁链，但硬是借助人力将约70艘战舰从陆路运送到金角湾。最终，就像这座城市无力保护西方文明免遭奥斯曼帝国入侵一样，铁链还是未能保住这座城池。

随着君士坦丁堡沦陷，奥斯曼人势如破竹、直入欧洲，最远到达维也纳，并相继控制了地中海东部和南部具有战略意义的海岸线。奥斯曼人所到之处，当地人都被迫改信伊斯兰教、施行奴隶制，他们在截获基督徒的船只后还奴役船员，这些行为即便以当时的眼光来看也是十分残暴的。基督教和伊斯兰教这两大文明相互碰撞，二者从16—17世纪开始开始一直处于巨大的冲突中。

和地中海地区以往的冲突一样，地理位置在其中起到了重要作用。土耳其人沿着海岸建立海洋基地，试图以此为基础向爱琴海诸岛和西方其他地区扩张。欧洲人也试图以意大利海岸基地为战略堡垒去控制这些颇具战略意义的岛屿。各种作战技术——火炮、航海、划桨、海上战术都大同小异，但土耳其人在壮大的过程中拥有更加完备

的管理和训练制度，并且始终保持了相对统一的状态。西方国家的体制各不相同，不同国家的船队在并肩作战时难以做到无缝合作。

1570年，地中海东部地区极具战略意义的塞浦路斯岛落于奥斯曼帝国之手，这使争霸的欧洲各国终于警醒，教皇庇护五世组建了主要由意大利人和西班牙人支持并参加的“神圣同盟”来抵抗奥斯曼帝国。土耳其人继续在陆地和海上突进，但不久之后的一场大海战将决定战争的走向，并决定欧洲的命运。这场战斗发生在希腊西海岸勒班陀附近的伊奥尼亚海。

勒班陀海战在1571年10月7日早晨打响。土耳其派出了由250多艘战舰和7.5万海军士兵和水手组成的主力舰队，而哈布斯堡王朝的王子唐·胡安率领的欧洲盟军舰队仅有200艘左右的战舰，水手和划桨手的数量加起来刚刚超过7万。不过，威尼斯人提供了6艘三桅战舰，这些重型战舰船体庞大，简直就是漂浮的堡垒，杀伤力很强。这是自16个世纪前的亚克兴海战以来，在地中海同一海域爆发的第一场大规模的排桨船间的战斗。值得注意的是，参战前土耳其人豪情万丈、信心十足，因为一个多世纪以来，他们从未在重大海战中失利。

但是，到下午4点海战结束时，这里成了一片血海，到处都是土耳其人的尸体。奥斯曼帝国的战舰几乎全部损毁，仅有不到50艘侥幸逃脱，2.5万名训练有素的海军士兵和水手死于非命。而由基督徒组成的“神圣同盟”联军仅阵亡7 000人，损失12艘战舰。这是改变历史的一天，土耳其人意欲在地中海拓展疆域的野心在这一天达到顶峰。欧洲联军使用了灵活机动的战术，特别是使用了排桨战船，这迫使土耳其人只能围绕他们伺机而动，但土耳其人的战舰不断遭到联军大型火炮的攻击，损失惨重。几乎所有战斗都是贴身肉搏战，连指挥官也亲自上阵，西班牙将军唐·胡安率领一支突击队斩获了敌军统帅。

勒班陀海战的胜利对欧洲人来说极其重要，它遏制了伊斯兰教在基督教世界的进一步扩张，但对土耳其人来说，幸运的是基督教国家缺乏后续部队，因而奥斯曼帝国并没有损失领土。基督教国家不久就

起了内讧，这使土耳其人保住了塞浦路斯岛，他们的船只仍然在地中海游弋。尽管在勒班陀海战中受挫，但土耳其人重整旗鼓、修复战舰，重新操练海军，仍然是地中海东部一支不容忽视的力量。在后来的两个世纪里，土耳其人与意大利人、西班牙人之间有小规模冲突，尽管土耳其人有控制整个地中海的雄心，但从未真正做到这一点。

勒班陀海战的失败意味着尽管奥斯曼帝国能继续保持强大，但其影响力日趋式微。土耳其人已经无法向南扩张到阿拉伯地区的沙漠地带，也无法向东扩张到海湾地区，更无法从海上扩张到欧洲或向西扩张到巴尔干半岛。更重要的是，勒班陀海战使很多南欧国家减轻了对“无敌的土耳其人”的深深恐惧。从这个意义上讲，这是一场至关重要的战斗。

在北约担任最高军事长官时，我经常前往西班牙。灿烂的语言文化、丰富多样的美食、伊比利亚半岛悠久的历史，都是我喜欢这个国家的原因。这里曾是伊斯兰世界不太平的一个地方，西班牙南部地区（比如塞维利亚）的建筑、语言和文化都鲜明地反映了这一点。

在塞维利亚举行的一次军事峰会上，来自西班牙的同行曾送给我一瓶用手工漆盒包装的白兰地，盒子上精美的图案是勒班陀海战的情景，血红的海面上西班牙和意大利的国旗在胜利的基督徒舰队上空飘扬。这场海战改变了从爱琴海、亚得里亚海至直布罗陀海峡的整个地中海的历史，它阻止了土耳其人向地中海中部和西部地区进一步扩张。

~~~~~~~~~

基督徒的主导地位确立后，英国人开始在地中海的舞台上大放异彩。他们加强了对赫拉克勒斯之柱、地中海中部的马耳他岛以及塞浦路斯岛等重要岛屿和海峡的控制，这些岛屿和海峡是英国人向东扩张的重要据点。埃及也成为英国通往印度并实现统治的道路上的垫脚
~~~~~~~~~

石。英国的海军将领渐渐熟悉了地中海，纳尔逊对这片海域尤其熟悉。

在1798年那个漫长的夏季，纳尔逊的舰队和拿破仑的舰队在地中海广阔的海域上玩起了捉迷藏的游戏。后来，法国舰队在阿布吉尔湾亚历山大港东北海岸抛锚，纳尔逊的舰队紧逼上来围猎法国舰队。纳尔逊的指令很简单，他要求舰长们沿敌军舰队一字排开列阵。当拿破仑的舰队在尼罗河下锚时，这些英勇善战的英国舰长趁机将其击毁。凭此战绩，纳尔逊（当时是一名海军少将）被封为男爵，成为欧洲的英雄。法国的地中海舰队几乎悉数被击毁或俘获，英国海军的士气空前高涨，为即将到来的胜利做好了充分准备。这是拿破仑战争中非常关键的一场海战，借此一战，英国确立了在整个19世纪对地中海的主导地位。

20世纪80年代初，我乘福莱斯特级航空母舰前往亚历山大港，这里距离那场著名海战的发生地很近。我们在摇曳的海浪中将船停泊在游艇俱乐部后上岸，受到了埃及人热情友好的接待。这时离19世纪初发生在亚历山大港附近海域的那场战争已经十分久远了，现在的埃及人非常乐于用美元来振兴他们的经济。

对纳尔逊来说，埃及是英国军队在特拉法尔加海战中击败拿破仑军队的一个重要据点，他耗费数月在地中海寻找由维尔纳夫率领的法国舰队，这是他光辉职业生涯中的一个关键节点，这几个月的时间花得很值。但对当时处于冷战中的我们来说，美国的航母只是暂时停靠在埃及，使我们可以休息并品尝冰激凌和啤酒。纳尔逊和埃玛·汉密尔顿在地中海共度了美妙的夜晚，不过纳尔逊的命运谱写在直布罗陀海峡之外的大西洋里，与特拉法尔加海战紧紧联系在一起。地中海之战证明了他的能力，使他成为19世纪初期的杰出将领，并在死后获得了英国海军的最高荣誉。

19世纪的地中海比较平静。拿破仑战争结束后，1815年维也纳会议的决议遭到普遍反对，革命浪潮风起云涌，地缘政治博弈的中心转

移到欧洲大陆。德国的“铁血宰相”俾斯麦经过不懈努力成功控制了欧洲，除了克里米亚战争和1870年的普法战争之外，地中海在这一时期并未发生其他地缘政治风波。19世纪末20世纪初，很多知名的战略理论家认为，由于文化、家族和经济上的密切联系，大国之间不会发生战争。可惜他们过于乐观了，1914年，地中海地区再次爆发战争，这是一战的重要组成部分。

~~~~~~~~~

一战的导火索是著名的“萨拉热窝事件”，萨拉热窝当时被奥匈帝国统治，地理位置离地中海不远。1914年6月，奥匈帝国王位继承人弗兰茨·斐迪南大公被塞尔维亚民族主义者加夫里洛·普林齐普刺杀身亡。这直接促成了欧洲各国联盟体系的建立，并最终引发了以德意志帝国和大英帝国海上争霸为核心的世界战争。

很多海上战争都需要包括潜艇和破交舰在内的辅助舰。大英帝国（“大舰队”）和德意志帝国（“公海舰队”）之间的战争大部分发生在两国之间的德国北部海域，当时的北海烟雾弥漫、环境恶劣。但战火也烧到了地中海及其外围的黑海。当时还有两艘德国人的巡洋舰加入了土耳其人的旧舰队，袭击了俄国在克里米亚的港口。今天，北约和俄罗斯之间的冲突在该地区再次上演，只不过它们的盟国稍有不同。

1915年初，年轻的温斯顿·丘吉尔提出了一个大胆的方案，精明老到的英国海军部第一海务大臣费希尔爵士勉强接受了这个方案。他们试图通过攻打达达尼尔海峡和加利波利半岛的土耳其人来打破前线的僵局。达达尼尔海峡位于地中海边缘，西临爱琴海，东临马尔马拉海和黑海。这个设想最终目的是占领奥斯曼帝国的首都君士坦丁堡并将土耳其人淘汰出局，当时的奥斯曼帝国朝不保夕，被称为“欧洲病夫”。同时，这一战略谋划如果成功，还能打开通往俄国的南部港口。

这个方案一开始就准备不足，土耳其军队坐守战略要地加利波利半岛，用出其不意的强攻击退了英军的登陆计划，最终英法联军遭受
~~~~~~~~~

巨大损失，英国的殖民军伤亡尤其惨重。在1915年2月战争开始时，英法联军共投入50万兵力，到当年11月战争结束时，50万人几乎伤亡了一半。丘吉尔和费希尔的名声严重受损，这场战争后来又断断续续拖了三年才彻底结束。

在2010年一个炎热的夏日，我应土耳其武装部队总参谋长、陆军上将伊尔凯尔·巴什布之邀游览了加利波利半岛，土耳其人称其为恰纳卡莱。我们沿着当年澳新军团和土耳其军队决战的路线步行，当年的土耳其军队由年轻将领凯末尔领导，此人后来又领导了土耳其的现代改革。巴什布带我参观了很多纪念碑，这些纪念碑表达了他们对战败的英法联军的敬意。其中一座纪念碑上刻着凯末尔的名言："殒命沙场的英雄们……现在你们长眠在一个友好的国家。因此，请安息吧。在我们国家的领土上，约翰尼们（澳新军团）和穆罕默德们（土耳其军队）肩并肩长眠于此，对我们来说他们并无差别……送儿千里赴战场的母亲们，请擦干你们的眼泪；你们的孩子现在躺在我们的臂弯里，安静和平。"尽管这些文字的真实性还有争议，但读来十分让人动容，我想这已经成为土耳其军队文化和历史的一部分。

那天晚些时候我与巴什布在当年的战场俯瞰海峡，并享用了美味的土耳其红酒和晚餐。面对大海，我极目远眺，想象当年联军战舰用炮火支援岸上部队的场景，然而一切都是徒劳的。我意识到，岸上的部队也正热切地望着战舰，希望它们赶紧离开战场逃命。有时做一名水兵确实有一定优势，巴什布和我都注意到了陆地上的步兵和海上的水兵不同的命运。

补充一句，很奇怪的是，巴什布作为一位对国家无比忠诚的优秀军人，后来被指控阴谋颠覆文官对军队的控制，被冤入狱。幸运的是，他后来被无罪释放，那些指控完全是无中生有，现在他正享受着退休生活。他是一位真正理解、敬畏海权的军人，同时他也知道，那些在岸上的人，真正决定了这场战争的结局。我们的友谊一直保持至今。

~~~~~~~~~

一战后，世界格局并未尘埃落定。不甘失败的德国民众心怀怒火，成为法西斯主义和恶性通货膨胀的牺牲品，而民众对成为牺牲品的愤怒正是希特勒登上政治舞台的助力，希特勒将德国拖入了二战的沉重灾难。一战的关键战役大多是在德法边境的陆地战壕里进行的，而二战的诸多战役都发生在地中海沿岸，就像布匿战争那样。可以说在二战最初的几年里，地中海是中心战区，在意大利向法国宣战、法国沦陷后，英国舰队击沉了法国和意大利的战舰。

地中海地区最重要的战事发生在北非，盟军最初选择在这里对隆美尔领导的德国军队发起进攻。当时，德军不仅威胁着埃及，还意图切断英国和印度间的联系，印度是英国获得收入和资源的重要地区。

1942年，美英联军在北非卡萨布兰卡附近登陆，此次行动代号为“火炬行动”，在行动受挫之后，美英联军又进攻西西里岛（“哈士奇行动”），并在意大利登陆（“雪崩行动”）。这些行动最终将意大利逐出了战争，并极大分散了希特勒的精力。同时，这些行动也成就了艾森豪威尔将军，他在这些地中海战役中脱颖而出，最终成为盟军的最高指挥官。一年后，他成功领导部队完成了“霸王行动”，挺进法国北部。

战争开始时，为了争夺重要航运路线的控制权，德国军队和英国军队在海上进行了一系列战斗，这将决定陆地战斗的胜负。德军入侵希腊虽然对盟军非常不利，但盟军最终还是在北非海岸赢得了胜利。在二战初期，德军的潜艇战十分有效，英国人对北非局势十分关注。地中海也因此再次成为海战的竞技场。

这一时期也凸显了马耳他岛的战略重要性，马耳他岛位于地中海中心的海运要道上。在“火炬行动”中，蒙哥马利将军率领英军打败了北非的德军，德军伤亡巨大，但隆美尔侥幸逃回了德国。所有这些都得益于英国在地中海的制海权，这一胜利为岸上军队提供了支援。
~~~~~~~~~

和布匿战争相似，地中海既是战场（战舰和飞机在海上拼得你死我活）也是运送各类作战物资的交通要道。每次航行穿越地中海时，我都会想起二战中那些远航的情景。塞西尔·斯科特·福雷斯特的著名小说《战船》（*The Ship*）生动地讲述了地中海海战的故事，故事中英国战舰驶离直布罗陀海峡的基地前往马耳他岛和亚历山大港，力保重要补给线的畅通。20世纪90年代中期，作为驱逐舰舰长，我经常在这片海域航行，虽然那些战役已十分久远，但其带来的危险与阵痛依然让人感觉历历在目。

整个冷战时期，美国海军在地中海地区始终部署了两个可以进行巡航的航母战斗群。此举的目的是为了削弱苏联军队在北约后防线（即中欧富尔达峡谷）机动作战的能力。整个地中海海域经常上演猫捉老鼠的游戏，美国海军部队（尤其是大规模的航母编队）常常被苏联的情报船跟踪。美国海军也会派驱逐舰驱赶苏联的电子侦察船。

冷战时期，地中海是海军训练、交战和搜集情报的海域。由于地中海海水深度相对较浅（与北大西洋和太平洋相比，地中海海水较浅），在核动力潜艇年代，地中海并不是大规模舰队行动的场所，因为潜艇需要潜入深海进行隐蔽和准备攻击。在美苏对峙时期，地中海不再像2 000年前那样被用作战场，但是在苏联和美国舰队进行演习时，两国仍发生了一系列小冲突。

其中最引人注意的是1985年发生的一起针对民船的恐怖袭击事件，巴勒斯坦解放阵线的成员袭击了意大利“阿基莱·劳伦号”游艇。在这次劫船事件中，一位年迈的、只能坐在轮椅上的犹太裔美国人里昂·克林霍弗被枪杀后扔进了大海。美军逮捕了行凶者并将他们移交给意大利。

在20世纪80年代后期，美军针对利比亚发起了多次“航行自由行动”（击落了多架利比亚战斗机，这些战斗机的飞行员皆由苏联培训）。1986年，德国的一个舞厅发生了恐怖袭击，有美军士兵身亡，美军因此对利比亚发动了数次袭击。此外，在1988年的洛克比空难

后，锡德拉湾发生了更密集的海上军事行动。地中海地区的冲突从冷战时期的大型舰队对峙转变成了更加复杂的军事行动，冷战的思维方式日趋式微。

这一时期，我数次在地中海执行任务，每次都感到自己与那些久远的海战有某种联系。尽管经常发生近距离对峙和挑衅事件，但我们从未因泄愤而动用一枪一弹。最终，冷战结束，所有人都认为我们将进入一个和平繁荣的新时代，“历史的终结”已经触手可及，但事实远非如此。

获得冷战“胜利”的喜悦过后，美国面临这样一个事实——苏联在世界各地的主导地位崩塌后，很多不稳定的势力蠢蠢欲动。这种冷战后的代表性冲突就发生在20世纪90年代的地中海地区，南斯拉夫解体后，巴尔干半岛上的国家很快四分五裂。

波黑的穆斯林、信奉天主教的克罗地亚人和信奉东正教的塞尔维亚人之间长期发酵的宗教种族紧张局势导致了在巴尔干半岛中部的一场罪恶的战争，结果是几十万人丧命，数百万人流离失所。[注]1995年7月，在斯雷布雷尼察，8 000多名穆斯林男人和男孩被塞尔维亚人屠杀。此后又爆发了第二场冲突，1999年，以穆斯林人口为主的科索沃脱离了塞尔维亚。国际社会最初对此的态度摇摆不定，但最终决定从空中和海上进行干预。海上行动包括空袭、武器禁运和为陆地部队提供后勤补给。在波黑战争和科索沃战争期间，岸上部队的总兵力超过10万。

当我还是一名驱逐舰舰长时，由我指挥的“巴里号”驱逐舰在20世纪90年代中期发挥了关键作用，我们阻止了武器被运送至塞尔维亚人的手中。我读过罗伯特·卡普兰的《巴尔干两千年：穿越历史的幽灵》一书，该书对巴尔干地区的问题进行了深入思考，这些问题带来了深重的苦难，但根本无从解决。

后来，在国际社会的努力下，巴尔干地区维持了大致的和平，在这一过程中，海上舰队发挥了重要作用。在英国舰队司令官的指挥下，我们曾花费数周时间追赶走私犯并将他们驱离海岸，当时我非常希望能够早日登岸回家。20世纪90年代中期巴尔干半岛上的战争结束后，地中海地区重归平静，但真正了解这个地区的人都知道，这种安宁不会持续多久——事实上也从未持续过多久。

今天的地中海再次变得动荡不安。随着俄罗斯的复兴和崛起，地中海地区又出现了零星的攻击性行动，特别是在黑海和地中海东部地区。虽然俄罗斯舰队难以与苏联庞大的海上舰队相提并论，但也足以威胁美国的利益。此外，"伊斯兰国"正在地中海沿岸攻城略地，并很快将穿越地中海中部地区，危及欧洲国家的安全。另外，以色列一直和邻国交恶，加上塞浦路斯岛周边的海床蕴藏着丰富的天然气和石油，地中海东部地区的领土争端随之爆发。北约成员国希腊和土耳其仍因为爱琴海及其美丽群岛而争论不休，黑海与地中海相连，俄罗斯、格鲁吉亚、乌克兰在此地区争端不断。

先说俄罗斯。很明显，普京认为俄罗斯在地中海和黑海地区占有主导地位。通过控制乌克兰东南部的克里米亚、顿涅茨克、卢甘斯克，俄罗斯在战略价值极高的地区站稳了脚跟。俄罗斯曾与乌克兰签订条约，使俄罗斯的大型军舰获准停靠在塞瓦斯托波尔港，这便于俄罗斯在那里进行基础设施建设。

2013年，作为北约欧洲盟军的最高指挥官，我前往位于克里米亚的海军基地，并在一艘乌克兰驱逐舰上和他们的海军作战部长共进午餐。我此行的目的是对乌克兰派军舰参加北约的反海盗行动表示感谢。这顿午餐我们吃了很长时间，喝了大量乌克兰伏特加（不是俄罗斯伏特加），吃了很多熏鱼，还有6道用猪肉做的菜肴。饭后，我和乌克兰海军作战部长走上甲板，他指着一艘刚刚停泊在码头的俄罗斯军舰说，准许俄罗斯军舰进入克里米亚母港是和俄罗斯签署的协议的一部分。

我提到既然现在两个国家的关系并不像以往那样亲近了，而且现在也不再是苏联那个时代了，允许俄罗斯军舰进入乌克兰的港口多么让人懊恼啊。这位乌克兰的海军作战部部长长吐了一口烟说：“俄罗斯不会放弃克里米亚的，永远不会。”多年后，在俄罗斯控制克里米亚后，我又想起了他的话。对俄罗斯来说，掌控黑海地区是第一位的，但要做到这一点需要借助克里米亚这个支点。正如那位乌克兰海军少将告诉我的那样，俄罗斯永远不会放弃它。

将黑海放在地中海的历史背景中来看非常有意思。最初，这是一片探险之地，可以追溯至古希腊人——传说阿耳戈英雄为了寻找金羊毛航行到今天的格鲁吉亚附近。几个世纪以来，俄罗斯人和土耳其人一直因为黑海而有分歧，两国关系纠缠不清、时好时坏。其实在奥斯曼帝国鼎盛时期，黑海是奥斯曼帝国的一个“湖泊”，后来黑海的制海权落入了俄罗斯人手中。冷战时期，黑海主要被苏联控制，而土耳其作为北约成员国守卫着它的入口并控制着其南部海岸。

但冷战结束后，黑海成了一个蛮荒之地，北约的新成员罗马尼亚和保加利亚与土耳其关系紧密；乌克兰因克里米亚问题和俄罗斯关系紧张；北约的盟友格鲁吉亚有两个重要省份被亲俄派和俄罗斯军队占领。此外，今天的走私犯和暴力极端分子仍习惯通过黑海进入欧洲。俄罗斯也将继续高度重视其在黑海地区的利益，该地区的石油开采也将成为俄罗斯关注的焦点。

普京还加深了与叙利亚阿萨德政权的关系。自冷战时期至今，俄罗斯海军在叙利亚的地中海海岸地带一直拥有海军通道和基地，从某种意义上讲，这是莫斯科和阿拉伯世界之间最后的地缘战略联系。普京力挺阿萨德，虽然叙利亚领导人在持续的内战中施行苛政，但很明显俄罗斯希望保持未来在地中海东部行动的能力。

俄罗斯此举与北约诸国的立场相冲突，美国及其北约盟国试图推翻阿萨德政权。和历史上的很多时期一样，地中海东部地区已成为大国政治的竞技场。当今世界形势让人不安地回想起一个世纪前的巴尔

干半岛，这个“火药桶”炸毁了奥匈帝国，并将大部分的文明世界拖入了持续至20世纪中叶的世界大战中。

更让人担忧的是“伊斯兰国”的崛起。一群宗教狂热分子妄图重建横跨黎凡特和北非的阿拉伯帝国。他们利用叙利亚和伊拉克动荡的社会形势乘虚而入。虽然他们还没有控制任何海岸地区，但在利比亚，“伊斯兰国”的影响不容小觑。利比亚拥有漫长的海岸线，距离地中海诸岛不到100英里，是进入意大利和其他欧洲国家的门户。“伊斯兰国”恐怖分子的暴力活动造成100多万难民背井离乡逃往欧洲（还有数百万难民逃往土耳其、约旦和黎巴嫩）。很多移民漂洋过海来到希腊、意大利、克罗地亚和其他地中海沿岸国家。土耳其和欧盟曾一度达成协议，试图控制难民流，让他们留在土耳其。但随着时间流逝，这个脆弱的协议很可能会失效，出于人身安全和经济方面的需求，难民将继续跨越地中海去往欧洲。

~~~~~~~~~

从航海角度来看，最值得重视的是来自利比亚的威胁。1942年，丘吉尔曾说过意大利是“欧洲的软肋”，他指挥了盟军在意大利登陆作战。今天，我们看到“伊斯兰国”的战略似乎在朝着同样的方向努力。

2015年，“伊斯兰国”恐怖分子将21名埃及基督教徒残忍斩首，以血腥的方式表明对“伊斯兰国”的忠诚。斩首事件发生后，意大利政府加强了对本国领土的防御以预防恐怖袭击。这种威胁是否真的存在？“伊斯兰国”如何能够跨越地中海袭击意大利？意大利应采取什么应对措施?

正如格雷姆·伍德在《大西洋月刊》上发表的《“伊斯兰国”到底要什么？》一文所指出的，“伊斯兰国”的外交辞令和所作所为暗含着来自中世纪的原动力。斩首无辜民众、焚烧被捕罪犯、散布耶稣受难谣言、奴役和买卖妇女儿童、洗劫城市，这些都表达出“伊斯兰国”参与国际政治的强烈意图。
~~~~~~~~~

在作战方面，“伊斯兰国”并不准备发动常规袭击。但是它有两条进入意大利的海上路线。一条路线是通过大量非法移民的渗入，从利比亚乘船经短距离航行到达意大利南部沿海地区。另一条路线是乘小船，像走私者和贩毒者一样穿越亚得里亚海和地中海南部。这两条航线都可行，都比越过土耳其和巴尔干半岛，通过陆路非法进入欧盟更容易。

如果“伊斯兰国”想挑起宗教战争，欧洲还有哪个地方比罗马更容易袭击？对基督教圣地发动强有力的打击将直接体现“伊斯兰国”宣扬的战略和策略。意大利很清楚这一点，因而必须采取正确的、积极的行动以应对可能发生的袭击。首先，意大利应使部分军队和共和国宪兵卫队保持高等级警戒；其次，在利比亚和意大利南部岛屿之间的海域增加海上巡逻力度；再次，与北约和欧盟/国际刑警组织加强情报共享；最后，公布意大利加强防御的措施。这都是有效的方法。

为保护欧洲在地中海地区的“软肋”，我们还能或者说还应采取什么行动呢?

第一，让北约参与地中海地区的海上游戏。意大利应在北约理事会上召集各国就《北大西洋公约》第四条进行讨论。《北大西洋公约》第四条规定，允许任何国家向北约理事会提交关于其安全问题的事务。这种讨论经常会提出特别值得关注的问题，有时还会根据第五条规定采取共同行动（《北大西洋公约》中那句著名的“对某个国家的攻击将被视为对所有国家的攻击”），使28个成员国达成一致决定。意大利应正式要求建立北约特遣部队，在地中海进行监视和巡航。

几年前，当土耳其受到叙利亚空中行动的威胁，北约就运送“爱国者”导弹进入土耳其南部地区，协助土耳其防御领空。这一导弹系统目前仍在土耳其服役。至于意大利担心的“伊斯兰国”问题，利用北约现有的海上特遣部队协助意大利将是非常可行的方案，这可以为任务繁重的意大利海岸警卫队和海军提供支援。

第二，拓展地中海海上情报收集机制。意大利需要能够收集到目前在利比亚所能获取的最高等级的情报。这意味着意大利不仅要利用北约的渠道，而且还要寻求反“伊斯兰国”联盟（埃及、阿拉伯联合酋长国，或许还有突尼斯）中阿拉伯国家的协助。地下情报的来源无法代替，尽管意大利和利比亚的商业关系十分紧密，但意大利也难以获得地下情报，因此意大利应该设法利用美国/北约/美国国家安全局的高科技资源，还应利用阿拉伯国家的网络系统。这些工作大部分可以以海洋为基础，利用军舰上的设备收集情报。

第三，利用地中海地区的北约海军部队，实时监测海域动向。这意味着分梯次派遣意大利舰队和海岸警卫队执行巡航任务，详细规划地中海中部地区100~200海里范围内的行动；利用以西西里岛为基地的远程巡逻机巡航；与横跨地中海主航道的马耳他共和国充分合作；部署续航时间长的无人机，保持对海域情况的高等级监视。

第四，也是最重要的一点，制定从源头上（也就是从利比亚）解决问题的战略。鉴于利比亚国内的动荡局势和持续恶化的无政府状态，有人可能会不以为然，认为革命运动会自行消亡。但事实上，很多观察人士表达了对卡扎菲统治下稳定的“美好旧时光”的某种怀念。利比亚最终将摆脱现状，因为它拥有庞大的石油储量（特别是人均石油储量）、受教育水平较高的民众、漫长的海岸线及靠近欧洲的便捷的地理位置。

作为美国的亲密盟友，欧洲需要一个稳定的地中海。这就需要欧洲国家协助处理黎凡特海岸地区的问题，消除来自“伊斯兰国”的威胁，减少非法移民和难民。此外，欧洲国家还应采取海洋战略帮助利比亚向更稳定的方向发展，利用联合国和欧盟的维和行动支持相对温和的、受国际社会承认的托布鲁克政府。欧洲国家应与埃及合作，在目标确认、情报收集等军事层面共同对付“伊斯兰国”，切断“伊斯兰国”和阿拉伯地区银行之间的联系，摧毁“伊斯兰国”的金融基础，预防可能发生的突袭。美国应支持意大利协助利比亚维持稳定。

正如丘吉尔认为意大利是进入欧洲的捷径一样，“伊斯兰国”成员通过地中海航行至意大利，通过爱琴海航行至希腊，也有其地理的、政治的、象征性的利益。“伊斯兰国”试图在地中海东部和中部地区加速扩张。俄罗斯也将继续在地中海东部地区和黑海扩大影响力。显然，未来的地中海仍将是一个变幻无常的动荡地区，这里需要更多的安全行动。对地中海上的水手来说，被封锁的感觉和身处内海的感觉将继续存在。

我仍记得第一次乘战舰穿越直布罗陀海峡时的情景，当时我还是一名缺乏经验的年轻海军上尉。那时的我还没有意识到我大部分的军旅生涯都将在地中海度过。当时我要前往戛纳，与那个魅力之城的可爱市民共同庆祝独立日，然后从戛纳启航前往巴尔干半岛支持武器禁运工作，在巴尔干半岛，冲突和轰炸是家常便饭。

在对埃及、雅典、伊斯坦布尔诸港口进行访问的过程中，我感受到了古老城市的现代文明。我顺便造访了拥有阳光海岸的伊比利亚半岛上的港口，见识了西班牙南部地区阿拉伯文化和西班牙文化杂糅共生的情景。我访问过地中海地区的所有国家，它们多元的历史文化风貌让我感到惊奇。但让我印象最深刻的还是那里发生的战斗、逝去的生命、帝国的冲突和战争沙哑的呼唤。

地中海在战争年代的地缘政治冲突推动了新技术的兴起；地中海独特的地理位置为该地区的国家提供了一个小型竞技场，同时也提供了通往内海的重要通道；围绕贸易、奴隶、财富、土地展开的各种争斗都源于这一地区文明的碰撞。以上每一个因素都在地中海的历史进程中发挥了作用，但还是其自身的特性引发了这么多的战争。

有时我们会把地中海比喻为文明的摇篮，有许多国家在这里创立，并在如日中天之时登上世界舞台的中心，事实的确如此，但地中海也是一个无情的竞技场，它影响了几个世纪的历史进程。

今天地中海地区面临的安全挑战也将被载入史册。现代战舰上的水手将继续和油轮、集装箱船以及漂亮的游轮一起在大海上驰骋。古

老喧闹的海战幽灵仍在地中海地区游荡，每位海军士兵在冬日黄昏登上甲板时，仍然可以从连绵不绝的冰冷海浪中感受到这些幽灵的气息。

---

1. 温泉关一边是海一边是峭壁，公元前480年，波斯大军进攻希腊，300名斯巴达勇士在此死守，但最终无力阻挡波斯军队的攻势。——译者注
2. 这里的穆罕默德即奥斯曼帝国苏丹穆罕默德二世，绰号“征服者”。——编者注
3. 这里所说的战争即波黑战争，发生时间为1992年4月至1995年12月。——编者注

第五章

南海：潜在的冲突区域

在交通繁忙的南海，中国香港占据着至关重要的位置，香港也许是世界上最好的天然良港。我第一次到香港是在1977年，当时我还是一名海军少尉，乘坐的是一艘崭新的“休伊特号”斯普鲁恩斯级驱逐舰（DD–966）。当时我的舰长弗里茨·盖洛德做了一个愚蠢的决定，他指派我驾驶驱逐舰并抛锚，这是初级值更官的差事。这次锚泊要将驱逐舰系在一个浮筒上，这个操作过程非常复杂。所谓浮筒其实是一个漂浮在海面上的巨型混凝土块，另一端用锚链固定在港池的水底。我们打算将9 000吨的驱逐舰舰首正对着浮筒靠过去，用发动机和舵稳住速度，缓慢向前移动。这样就有足够的时间让几个身强体壮的水手从小船上跳下去，把驱逐舰的锚链固定在浮筒上。

要处理好这种情况，需要高超的船舶操控技术，而当时的我还不具备这种能力。尽管如此，我还是被流光溢彩的香港深深吸引住了，那是一个多么壮观的港口啊！港口的两侧是美丽的陆地，薄暮时分，数以千计的华灯照亮了维多利亚峰，那时的香港还是英国的殖民地，但发展势头非常强劲。因此，我在操控军舰的时候注意力并不集中，加上缺乏经验，我做得非常糟糕，导致舰体的声呐罩与浮筒发生了碰撞。幸运的是舰长的驾驶技术很好，虽然当时风大水急，但他指挥我把军舰后撤了一些，然后平稳靠岸。

一切停当之后，他点燃了一根没有过滤的好彩牌香烟（当时美国海军军舰上允许抽烟），对我微微一笑说：“我希望你能更善于发现潜水艇，欢迎来到香港。”这就是我与南海的初次邂逅，自那之后，我与南海地区的无数个城市、国家和文化建立了温暖的联系。

~~~~~~~~~

南海的面积很大，比加勒比海的面积还要大。南海地区的主要经济体包括中国、越南、马来西亚、印度尼西亚、菲律宾等。全世界每年大约有一半的海上贸易、一半的液化天然气运输以及大约1/3的原油运输都要经过南海。有证据表明人类在南海地区居住的历史可以追溯
~~~~~~~~~

到几千年前。关于南海地区的居民、货运、语言等方面的历史溯源，各种理论众说纷纭，但无论真实情况是什么，有一点我们很明确——南海地区航运网络的形成时间非常早，辐射范围非常广。南海地区的渔业资源非常丰富，而且因为雨水充沛便于获得淡水，渔民可以开展长达数周的远途航行。甚至有零星的证据表明，古代地中海文明和南海文明间存在贸易往来。公元1世纪后，印度和东南亚之间的贸易使南海居民变得更加富裕。

与印度洋的先民一样，南海地区的先民也发现可以利用季风航行，这为早期海上贸易的发展提供了巨大的动力。古代中国南部地区和扶南国[注]湄公河三角洲地区的一些定居点是南海地区的早期贸易站点。1—10世纪，中国和越南之间的对抗表现为两国之间的文化冲突。在此期间，南海也是古中国和古印度两大文明的交汇点，这两大文明都将受到始于1500年左右的欧洲海上探险活动的影响。此外，中国和阿拉伯地区之间的贸易是在1000年左右出现的。由此看来，虽然我们将全球化视为一种现代现象，但其实这种趋势已经存在并发展了很长一段时间。

南海西部地区几个世纪以来都被中国王朝统治，唐朝和宋朝在1000年前控制了南海周边的大部分地区，推动了海上贸易的发展，并控制着利润丰厚的海上商贸活动。当明朝在1368年建立时，贸易、商业和航海的基因已经深深嵌入南海。尽管明朝的统治者更加重视陆地，但海上贸易仍是南海地区经济的重要组成部分。一个很好的例子就是一名“宦官海军上将”（我必须承认，作为一名海军上将，这一术语给我造成了一定程度的不适感）的航海之旅。[注]这是一次伟大的探险，动用了100~200艘船和成千上万的水手及士兵。关于他们的目的存在很多争议，大多数西方历史学家似乎倾向认为这是在宣扬国威，扩大明朝商业规则的施行范围并增加税收来源，使其他国家对明朝产生一种敬畏感。值得注意的是，这些航行是非常态化的。几十年之后，明朝

人遗弃了这些船，任由其腐坏，在接下来的500年里他们一直专注于内部事务。

广袤的南海地区曾经流通着一个有趣的商品——白银。随着马尼拉成为海上贸易的十字路口，长期扎根美洲的西班牙帝国在亚洲拥有了一个立足之地，西班牙人得以向当时的中国人提供其急需用于铸造金属货币的白银。虽然当时中国的白银有部分来自日本，但葡萄牙人和西班牙人满足了中国人对白银的大部分需求。这使得当时中国南部和东部沿海地区通过南海融入了全球经济。在这段时期，南海地区出现了激烈的贸易竞争，而且时常会演变成公开冲突，主要涉及英国、荷兰和葡萄牙。尽管葡萄牙人宣称最先发现了南海的海上航线，应该拥有对这些航线的完全管辖权，但这一时期的国际法为荷兰和英国进入这一地区提供了自由。在17世纪初，荷兰这个小国拥有成千上万艘的船只和无数受过良好训练、积极进取的水手。从欧洲的阿姆斯特丹到亚洲的巴达维亚（即今天印度尼西亚的雅加达），荷兰在当时的全球贸易中占据着主导地位。

但到18世纪初，英国东印度公司的势力不断增强，英国人希望开辟自己的市场，并先后在1824年和1842年将新加坡和香港变成了英国的殖民地。1840—1842年的第一次鸦片战争和1856—1860年的第二次鸦片战争就是闭关锁国的清朝与日益强大的英国发生冲突的结果。与此同时，法国人和德国人分别在中南半岛和在中国南部沿海地区建立了殖民地。到19世纪末期，传统上一直反对殖民统治的美国也被美国海军战略家马汉的观点所吸引，马汉认为殖民地（其实就是他笔下的“装煤站”或“地缘战略前沿基地”）是获得海权的基础，由此还能产生世界性的影响力。马汉在1890年发表了海权论的奠基之作《海权对历史的影响》，到19世纪与20世纪之交，年轻的美国总统西奥多·罗斯福对此书大加赞赏，这对南海产生了非常深刻的影响。除此之外，日本在南海的影响力也与日俱增，如同鲨鱼一样游弋在南海平静的水面之下。西方列强在南海的角逐在二战期间不可避免地演变成了严重的冲突。在此之前，它们在南海地区只存在一系列相对温和的分歧。

美国在南海地区的一个关键事件是与西班牙之间的美西战争。这场战争的起因是美国停泊在古巴哈瓦那港口的“缅因号”军舰意外沉没，而古巴当时是西班牙的殖民地。在1898年初冬的一天，这艘船在港口突然爆炸，在威廉·伦道夫·赫斯特和他旗下报纸的引导下，西班牙被认为是沉船事件的罪魁祸首，“勿忘缅因号”的口号一时响彻美国大地，美国随即对西班牙宣战，并在战后将古巴变成了自己的殖民地。

说句题外话，我曾先后在多个办公室里挂过爆炸之前的“缅因号”军舰的油画，其中一幅就挂在我在马萨诸塞州塔夫茨大学的办公室里，我曾在该校弗莱彻法律和外交学院担任院长。人们经常问我为什么要在墙上挂一幅遭到厄运的军舰的油画。为什么不挂一幅像“企业号”航空母舰或者“巴里号”驱逐舰那种威风凛凛、战功赫赫的军舰的油画呢（我担任过这两艘军舰的指挥官）？

答案有两个。首先，最重要的是这幅画让我意识到你的军舰随时可能在你的脚下爆炸，所以你最好有一个备用计划，比如你要知道救生筏的位置。其次，在“缅因号”军舰沉没半个世纪之后，美国海军把这艘船打捞了出来，几乎所有的证据都表明它并不是被西班牙人击沉的，而是内部发生了爆炸，爆炸点很可能是锅炉或弹药储存区。也就是说美国当年对西班牙的指控是错误的。所以我在身边悬挂一幅“缅因号”军舰的油画，意在提醒自己不要因为冲动做出草率的结论，要停下来，要敢于质疑你了解的所谓“事实”。这一事件有很好的警示作用。

“缅因号”军舰的爆炸使美国在加勒比海对西班牙发动战争，在数千英里之外的南海也因此燃起了战火。在马尼拉港，美国海军上将乔治·杜威带领舰队袭击了老旧的西班牙舰队。在夜幕的掩护下，他出其不意地将军舰开进了马尼拉港，将停泊在那里的西班牙舰队一举歼灭。这场战争发生在帆船时代和蒸汽船时代交替之际，杜威充分利用了蒸汽船的机动能力，美国军舰在西班牙军舰面前来回穿梭，不断进行火力射击，摧毁了西班牙人的战舰。这标志着西班牙在菲律宾长达

几个世纪的殖民统治的终结，也标志着美国开始以一个殖民大国的身份进入亚洲，但之后的事态表明这对美国而言并不是完全有利的。

19世纪晚期，日本人也把目光转向南方，进入了南海地区。虽然他们最初关注的是朝鲜，但后来也从软弱无能的清政府手中夺取了台湾岛。随后，义和团运动爆发，影响了欧洲列强的势力，义和团运动最终导致了数以千计的人死亡。在漫长的历史中，中国在南海地区一直占据主导地位，但从清朝末期开始，近代中国的国力十分衰微，这是反常的。中国的弱势地位在20世纪尤为明显，这很不正常，而今天在南海发生的事件表明中国的优势地位正在恢复。

到20世纪30年代，冲突的形势变得更加清晰。崛起的日本需要自然资源，并试图通过谈判与美国达成协议，而当时美国刚刚摆脱大萧条带来的经济危机，领导不力、社会涣散。日本崛起后逐渐控制了越来越多的南海沿海地区，包括中国大陆的大片地区和台湾岛，还有越南南部地区，相较之下美国则显得无能为力。就这样，在长达1 000年的历史中，南海首次变成了任由日本人肆虐的海域。在二战期间，盟军花了4年时间才将南海从日本人手中解放出来。

~~~~~~~~~

自从美国加入二战，南海就成了美国战略中的一个关键环节。为什么呢？因为对日本而言，南海是一条高速公路，日本能通过南海将后勤物资源源不断地输送给前线部队，这帮助日军快速占领了西太平洋和东亚大陆的大片区域。

如同在太平洋那一章讨论的，日本在1941年12月偷袭珍珠港后，又一次在南海打击了美国的军事力量，美国驻扎在菲律宾的军队被日军偷袭。在吕宋岛，美军指挥官麦克阿瑟将军被迫放弃了他在马尼拉的总部，转移到易守难攻的巴丹半岛，麦克阿瑟还控制了附近的科雷希多岛。南海成了美日双方争夺的核心目标，因为谁控制了南海，谁就控制了石油、橡胶等战略物资的运输通道。驻守科雷希多岛的美国
~~~~~~~~~

军队担负着守卫南海航道的任务，但他们面临的形势非常不妙，除了尽力拖住日军，等待援军之外，他们击败日军的希望非常渺茫。

1942年3月初，形势已经很明朗了，科雷希多岛显然是守不住了，富兰克林·罗斯福总统命令麦克阿瑟撤离该岛，因为在日本成功偷袭珍珠港之后，如果美军最高将领再落入日本人之手，这简直无法想象。尽管如此，麦克阿瑟还是试图尽力拖住日军，毕竟他早在1918年就成了一名将官，而且在20世纪30年代就已晋升四星上将，他骨子里有一种高傲不羁、不屈不挠的精神，但最终他意识到，在那个时候，谨慎比勇敢更有意义。时至今日，在他撤离科雷希多岛去往墨尔本的途中接受记者采访时发表的讲话依然经常被人引用，他说："就我所知，美国总统命令我冲破日本人的防线，从科雷希多岛来到澳大利亚，目的是组织对日本的进攻，其中主要目标之一是援救菲律宾。我出来了，但我还要回去！"

20世纪80年代，我还是一名年轻军官，我遇到了当时已经退役的美国海军中将约翰·巴尔克利。在麦克阿瑟将军撤离菲律宾的时候，约翰·巴尔克利还是一名年轻的中尉，他协助了麦克阿瑟将军撤离。在科雷希多岛海战期间，约翰·巴尔克利指挥鱼雷快艇部队为麦克阿瑟开辟了一条安全撤离通道，后来他被授予了荣誉勋章。我见到他的时候，他依然是一个令人望而生畏的人物，就像一只脾气暴躁的海豹。他退休之后又被召回担任美国海军检查和调查委员会的负责人，确保我们的军舰时刻做好战斗准备，他是负责这项工作的绝佳人选。

当时我还是一个未经实战检验的年轻军官，我在"福吉谷号"巡洋舰——一艘配备了宙斯盾作战系统的全新战舰上服役，按照巴尔克利将军的说法，那是一艘"非常棒的新型巡洋舰"。他亲自来到海边检查我们的灾害防控能力，结果发现舰上的消防系统没有部署好，他对我们提出了严厉批评，我站在他面前苦苦解释了一番，那种情景真是令人尴尬。当他批评我的时候，我一直盯着他军装上的一个绶带，上面系着的是美国海军荣誉勋章。除了这个勋章之外他还获得过海军十字

勋章和其他一些军功章。他是参加过二战的那一代人的代表，他曾经迎着日军的炮火在南海浴血奋战，颇有传奇色彩。我问自己，我是否能拥有像他那样的勇气、荣誉精神和敬业精神呢？

几乎就在麦克阿瑟撤离科雷希多岛的同一时间，所向披靡的日本舰队迅速行动，沿着婆罗洲海岸一路向南航行，并在沿海地区建立了空中和地面部队的作战基地。在当时的南海地区，唯一能够与日本舰队抗衡的或许就是由美国、英国、荷兰、澳大利亚4个国家组成的联合舰队了，其中的美国舰队是由美国在亚洲地区遗留的力量很小的轻型巡洋舰和驱逐舰组成的。这些战舰似乎是“被众神遗忘的舰队”，它们的指挥者是荷兰海军的一位将领，名叫卡雷尔·多尔曼。结果在1942年2月，这支舰队也被日军摧毁了，爪哇岛和所有荷属东印度群岛全部沦陷。这样一来，日本就控制了婆罗洲、爪哇岛和苏门答腊岛的油井，获得了大量石油。此外，日本还获得了橡胶、奎宁、锡和其他一些战略必备物资。南海为日本构建所谓的“大东亚共荣圈”提供了大量财富。

但盟军迟早是要收网的，这是一个不可阻挡的趋势。日本在南海地区占据主导地位之后，作战行动便扩展到了南海以外更广袤的太平洋海域。然而，日本的人口数量有限，这是日本的一个重大局限，导致日军承担的作战任务必然是不可持续的，偷袭珍珠港之后，日本再也不可能与美国达成任何协议。多国部队开始反击日本，1943年底，美军再次向菲律宾进发。

1943年的血腥战役和岛屿作战使得麦克阿瑟能够在1944年3月率领他的军队再次前往菲律宾和南海。1944年6月中旬，菲律宾海见证了二战期间最重要的海战之一，但这次海战并不足以决定全局胜败。在这次海战中，美国海军上将马克·米切尔减轻了麦克阿瑟的压力，使麦克阿瑟能够集中精力进军南海的心脏地带。1944年10月下旬的一天，麦克阿瑟从“纳什维尔号”的巡洋舰上下来，登上了一艘登陆艇，向菲律宾的莱特岛进发，在舵手放下舷梯后，他在齐膝的海水中跋涉了一段

时间，率领美军在菲律宾中部的莱特岛登陆。正如他承诺的那样，他又回来了。他在那个月率领美军发动了一场决定性的海战，使日本的核心舰队遭受重创，盟军从此逐渐掌握了太平洋的制海权。菲律宾群岛随即全面解放，不久之后，由于无法再通过南海运输战略物资，加上美国核武器的打击，日本投降了。

我的职业生涯中有很多时间待在菲律宾及其周边地区。菲律宾就像是辽阔的太平洋和亚洲大陆之间的一个缝隙。菲律宾有几个世纪都是西班牙的殖民地，美国在20世纪上半叶也曾打算将菲律宾变为殖民地（但美国最终没有这么做），当菲律宾眼看即将实现独立时又陷入了一场残酷的世界大战，成为太平洋战场的一个核心战区。这个国家还跟加勒比地区一样经常遭受台风的重创。尽管运气不好、治理不善，菲律宾人民仍有一种轻松的精神，一种面对逆境的能力以及一种深刻的灵性。

我与菲律宾的首次邂逅是在20世纪70年代中期，当时我是一名年轻的海军少尉，乘坐一艘驱逐舰进入了苏比克湾，那是一个美丽的港口，美国海军在那里曾经建有庞大的海军和空军基地。那里是一派熙熙攘攘的热带景象，有美丽的海滩、冰镇的圣米格尔啤酒以及非常友好的女服务生。美军基地旁边有条河，对岸是一个小镇子，那里有无数的酒吧、脱衣舞俱乐部和“不光彩的房子”[注]。

作为一名海军军官，我的一个任务就是努力阻止手下的士兵们与当地那些年轻漂亮的女性坠入爱河或结婚（很多时候都以失败告终）。我们有一个“冷却期”，指挥官可以强行阻止士兵在短时间内结婚，除非年轻的水手们找到了真正的爱情。我见过很多这样的婚姻，当年轻的新娘们跟着美军士兵回到我们的母港圣迭戈后，他们的婚姻维持得很好，事实证明这些菲律宾新娘能够勤俭持家，堪称海军士兵们的良配。在我的职业生涯中，我遇到过很多来自菲律宾的新娘，她们都嫁给了美国驻菲律宾的士兵，我认为她们相当不错。

菲律宾群岛的战略价值是显而易见的——看一眼地图就知道了。美军曾在苏比克湾设立了庞大的海军和空军基地，在马尼拉附近还设立了更大的克拉克空军基地。在冷战期间，这些军事基地是美国海军的中流砥柱，也是美国实施亚太地缘政治战略的基础力量。这些军事基地使美国能够在南海地区拥有强大的军事力量。

美国和中国之间发生过多次小规模冲突，许多冲突的起因都是台湾问题。不过在冷战期间，南海地区发生的规模较大的战争是越南战争。在冷战大幕刚刚拉开之际，曾经担任北约最高指挥官的艾森豪威尔入主白宫，对亚太地区，虽然艾森豪威尔考虑到了一些学者提出的“多米诺理论”，但他还是不愿意深度参与该地区的事务。根据这个理论，如果美国不阻止亚洲个别国家演变成与苏联或中国结盟的共产主义国家，那么这个地区将赫然出现一个与美国相抗衡的共产主义集团。这个理论存在很多问题，加上艾森豪威尔曾目睹了太多的战争，因此他努力避免让美国卷入该地区的任何一场陆地战争中，他不希望派遣大规模的地面部队去亚洲打仗。甚至当我们在二战中的盟国法国在中南半岛反对殖民统治的战争中濒临失败时，艾森豪威尔依然拒绝派遣美国军队或使用核武器。1954年，在奠边府战役中，胡志明领导的越南游击队击败了法国军队并将其驱逐出了越南。许多美国人对此深感忧虑，纷纷开始宣扬“多米诺理论”，主张美国更多地参与到越南战争中，1961年，艾森豪威尔已不是美国总统，他的继任者是肯尼迪。

20世纪60年代，南海成为美国关注的一个焦点。当冷战的阴霾笼罩全球，从北极到地中海，从波罗的海到大西洋深处，都能看到美国军队的身影，美国海军在南海的活动也更频繁，节奏也越来越快，其中一个原因是美国在越南战争中站在了越南共和国那一边，一方面要对抗越南民主共和国的军队（越南民主共和国得到了中国的支持），另一方面还要对抗越南独立同盟会与越南南方民族解放阵线在越南共和国地区发动的游击战。这种局面迫使美国从20世纪60年代初期到60

年代中期，也就是在肯尼迪总统和约翰逊总统的任期内，不断增加美国在越南的驻军数量。

在最高峰时期，美国派到越南的地面作战部队超过50万人，其中既有陆军也有海军陆战队，海军舰队则在海上全程提供支持。海上行动包括：使用航空母舰开展大规模的轰炸；在近海海域与河口水域开展军事行动，支持岸上的士兵和海军陆战队队员；向地面作战部队提供后勤补给；在海上进行长期的监视和情报收集工作；帮助海军陆战队进行巡逻并为其提供支持；在沿海地区轰炸敌方目标。在这个时期，在南海活动的美国军舰数以百计。越南与菲律宾之间的运输路线对美国士兵来说也是烂熟于心。

20世纪60年代早期，美国在越南的驻军人数逐年增加，1961年增加了两倍，1962年又增加了两倍。年轻的美国总统肯尼迪越来越明显地感觉到美国在越南战争中走上了下坡路。肯尼迪在得克萨斯州达拉斯市遇刺之前，他对战争的热情正在迅速消减。在这一悲剧发生之后，约翰逊总统觉得有必要向共产主义国家展示他强硬的手腕。由于他的服役记录从一开始就受到质疑，因此约翰逊总统似乎总是受到来自参谋长联席会议以及他那位杰出的国防部长罗伯特·麦克纳马拉的威胁。

导致美国进一步介入越南事务的一个关键事件或许是1964年的“北部湾事件”，在这一事件中，一群来自越南民主共和国的鱼雷艇在南海北部海域攻击了两艘美国军舰——“马多克斯号”和“特纳·乔伊号”。美国军舰成功发射了数百轮重型火炮进行反击，但今天多数观察人士通过分析得出的结论是，那次越南民主共和国鱼雷艇对美国军舰的袭击存在一些疑点，美国军舰开火射击的其实是“假目标”，那里根本没有鱼雷艇，除了漆黑的水面和美国自己的火炮外一无所有。尽管该事件疑点重重，约翰逊政府仍以此为由说服美国国会通过向越南民主共和国发起军事行动的决议，并迅速增派作战部队，对越南民主共和国进

行大规模轰炸，越战全面升级。戏剧性的“北部湾事件”导致数千人失去生命，使很多人的命运发生了转变。

在南海的海上行动方面，美国海军是主导力量。有将近200万水手参加越南战争。这些人的任务各不相同，但在茫茫大海上，后勤供应至关重要，超过95%进出越南的物资和人员都是通过军舰和商船运输的。两艘海军医疗船随时待命，许多伤员都先被送往这两艘医疗船接受救治。

此外，美国海军花了大量的时间训练越南共和国海军，到1972年美国撤离时，越南共和国海军总共拥有800多艘船和4万多名士兵，无论你是否相信，当年越南共和国海军的规模排名世界第五，但这些船主要是在内陆河流和近海地区活动的巡逻艇。

在撤出地面战斗的同时，驻扎在南海地区的美国海军并没有彻底退出，依然处于机动状态。1972年，美国海军的飞行次数超过每月3 800架次，海军驱逐舰和巡洋舰向海岸目标发射了超过10万枚远程炮弹。美国海军的飞机还使用水雷封锁越南民主共和国的港口。

美国缺乏国内对越南战争的支持，美国民众对与日俱增的人员伤亡感到越来越厌恶，在“水门事件”发生后，尼克松辞职，加上美军将领制定的战略非常糟糕，随着越南战争的战况逐渐加剧，美国开始动摇，撤军倾向日益明显。最终，在这场战争中，美军伤亡人数将近6万，而死亡的越南人或许多达500万。

美国海军继续支持着活跃的越南共和国政府军队，但是当美国国会在20世纪70年代中期停止拨款时，西贡的战争游戏彻底结束，美国大使馆也沦陷了。美国海军在越南战争中令人伤感的最后一幕，就是派遣飞机和军舰去运送那些支持美国的越南共和国人士以及身处越南共和国的美国使馆人员及海军官兵。美籍越南裔作家阮越清在其以越南战争为题材的小说《同情者》中描述了美国在越南的最后时刻以及西贡大撤退的情况，可以说完美地捕捉住了美军溃败之际的精神状况。

几十年后，在21世纪初，我第一次去了越南，去的不是西贡（现在已经更名为胡志明市）而是越南北部的河内。当时我是国防部长拉姆斯菲尔德率领的代表团成员之一，他坚信美国和越南形成持久稳定的战略合作关系符合美国的利益。我们享受到了贵族般的待遇，我感到越南高级官员对两国关系深感兴趣。为什么呢？因为美国能够给越南提供经济、政治和军事上的帮助，使其在外交中能够保持独立的姿态。

当我们的车队在河内的街道上行进时，我看到一辆摩托车后面放着一个铁笼，里面有几头小猪崽。那个笼子很小，只有一个小冰箱一样大。那辆摩托车在狭窄的街道上飞驰而过，然后超越了我们，那几头小猪崽就在笼子里来回碰撞，看起来非常危险。我们的目的地是美国参议员约翰·麦凯恩（他在越战中是一名海军飞行员）曾经被关押和折磨的监狱。美国和越南的确曾经有过一段黑暗的历史，但我希望两国的关系比那些小猪崽的未来更加光明。这似乎是事实，因为美国和越南在政治、经济和安全方面的合作关系都在不断增进。

美国在20世纪70年代中期彻底撤出越南之后，依然保持着对南海地区的关注，其中包括菲律宾和中国台湾地区，并致力于同位置更加靠南的国家改善国防和经济关系，包括新加坡、马来西亚和印度尼西亚。鉴于台湾在这一地区的重要性，美国和台湾的故事尤其值得思虑。

中国台湾扼守南海北部的入口，在过去几个世纪的漫长历史中，台湾曾是荷兰、西班牙和日本的殖民地。从19世纪末到二战结束之前，台湾一直是日本的殖民地。1949年，蒋介石败退台湾。

20世纪70年代末，美国注意到一个足以影响南海局势的政策调整，即中国不再将美国视为其国家安全最大的威胁，台湾海峡两岸的紧张局势明显缓和。也就是从那时起，美国军舰开始大幅减少访问台湾港口的次数，到最后完全停止了访问。

中国台湾的基隆和高雄是两个伟大的、自由的港口，深受水手们的喜爱。这两个地方非常出名，有美女、美酒和价格低廉的俱乐部，这些都是我们无畏的水手在海上航行了一个月或更久之后，一到岸上就会寻找的目标。在可以自由访问台湾的最后时光中，我曾经以海岸巡逻官的身份去过基隆。那是台湾最繁华的商业港口，是一个温暖的热带城市，降雨很多。负责海岸巡逻的我不得不忙着把那些喝醉的美国士兵找回来并赶回船上，然后把那些惹事的士兵惩罚一顿，这种情景与音乐剧《南太平洋》里面的情景有些相似，我手下还有几个魁梧的军官帮我把这些喝醉的士兵弄回船上。

但这个港口令我记忆最深刻的一点是它在19世纪的鸦片战争中起到的作用，这是我在参观基隆的过程中了解到的。当时的英国人挑起了与清朝的战争，曾经三次试图夺取这座城市，但这座城市被当地的清朝将领牢牢控制，清朝守军俘获并处决了一些英国水手。在整个19世纪的大部分时间里，基隆都是一个自由区。除英国人外，我还联想到了其他曾经入侵过这个城市的军事力量，包括荷兰、西班牙和日本。

和地中海的西西里岛一样，台湾岛也是一个战略要地，经常发生暴力冲突，原住民饱受战争折磨。当我穿着海军制服在基隆港走来走去时，我明白了这个岛屿的战略价值，它像一个塞子一样堵住了南海的北大门，扼守着韩国、日本和中国的海上通道，对所有向南航行的船只来说，基隆港都是无法绕过的地方。

过去20年里，南海的一个主要争端是规模庞大的中国和少数几个规模较小但充满活力的国家之间的地缘政治竞争。在南海这个海上大通道的历史上，不仅有通行的船只和海岸上大大小小的战争，还有诸多分散的岛屿。这些岛屿为各国提供了一种扩大海洋权益的手段，如果一个国家能够确立对一个岛屿的主权，就可以以这个岛屿为据点获得相应的海洋权益。这是西沙群岛和南沙群岛冲突不断的主要原因，也是导致美济礁事件的原因。

在这一切的背后，南海的油气资源也是一个重要原因。虽然大多数国家都对1994年生效的《联合国海洋法公约》确立的规则感到满意，但该公约也存在局限性，各国对海底石油、天然气以及其他资源的分配依然存在很大的争议。有人估计南海地区的石油和天然气总储量与中东波斯湾的总储量不相上下。因此在很多人看来，南海是一个取之不尽用之不竭的资源宝库，尤其对南海沿海地区的小国家而言更是如此。因此，在近50年的时间里，南海地区不断上演岛礁争夺战就不足为奇了。

南海的紧张局势已经公开化。美国最好的应对之策是什么呢?

首先，美国必须与中国保持公开沟通，设法减少美国和中国之间或中国和它的近邻之间发生意外冲突的可能性（中国和美国之间爆发冲突的可能性比较小，而中国与其邻国之间爆发冲突的可能性相对较大）。美国与中国需要开展合作的范围很广，比如经济方面的合作，（从阿富汗到伊朗的）地缘政治合作以及在全球性环境问题上的合作。南海争端只是其中的一个方面。

其次，美国需要加强与该地区现有盟友和伙伴的关系，并鼓励它们更好地进行合作。这一点尤其适用于日本和韩国。由于历史原因，日本和韩国之间长期以来一直存在一种不愉快的关系。美国可以帮助这两个一衣带水的邻国建立更好的关系。要做到这一点，可以考虑增加两国之间的军事交流和演习，在新加坡香格里拉对话会（一个战略思想家的年度聚会）期间安排两国就重要问题进行交流，并鼓励两国开展所谓的“二轨”接触，也就是说，交流和对话不通过政府渠道开展（政府渠道是“一轨”），而是通过学术和研究机构去完成。《跨太平洋伙伴关系协定》是一个重要的多边贸易协定，有助于建立一个更强大的贸易关系网络。

~~~~~~~~~
~~~~~~~~~

我的航海生涯有很长一段时间都是在太平洋上度过的。我很难想象亚洲会在二战结束之后再次爆发大规模的战争。但值得关注的是，在整个亚洲，尤其是在南海这个沸腾的大锅周边，各国的军备开支正在增加。

不幸的是，目前军备竞赛才刚刚开始。这场竞赛是完全可预测的，也是非常危险的。越来越多的亚洲国家开始通过升级军备的方式去应对中国的崛起以及朝鲜半岛的不稳定局面。在所有这一切发生之际，美国“重返亚太”的战略并没有奏效。面对叙利亚危机、“伊斯兰国”的威胁以及俄罗斯与乌克兰在边界问题上的紧张局势，美国的战略未能取得重要进展。

就军费开支而言，中国的国防预算仅次于美国，排名世界第二。但美国和欧洲国家的国防预算正在下降。而中国在建造大型航空母舰。

亚洲其他国家正在对此做出回应。日本不仅增加了国防预算，而且还通过立法途径解禁集体自卫权——一旦盟国遭到攻击，日本有权采取攻击性的军事行动进行协防，这显然加强了日本与美国的军事同盟关系（日本解禁集体自卫权也引起了争议和抗议）。越南、菲律宾、马来西亚以及该地区几乎所有其他国家的国防开支都在增加。平均而言，东亚国家每年在国防上的支出至少比几年前增加了5%。我们应该记住，美国和俄罗斯的国防开支都排名世界前列（同时也是世界上最大的两个武器出口国），而且两国同为太平洋地区的大国。

在最近刚刚结束的达沃斯世界经济论坛上，我们看到亚洲领导人之间的紧张关系比过去几年缓和了很多，这是好事。但在2014年的达沃斯世界经济论坛上，日本首相安倍晋三表示，他觉得中日关系让他联想起了一个世纪前英国与德国在一战前夕的对抗。在过去几个月里，我与中日两国的高级将领和领导人进行了多次对话，很明显，双方仍然认为这是一场重大的竞争，而且确实存在发生冲突的可能性。

在南海地区，与中国有领土争端的国家以及其他多个国家正在向美国靠拢。这些国家包括日本、澳大利亚、越南等等。日本是美国在东亚地区最亲密的盟友之一，澳大利亚允许美国海军陆战队驻扎在其北部沿海地区，越南在军事和商业领域与美国的合作越来越密切。但菲律宾给美国出了一道难题。在2016年之前，他们与美国建立了密切的关系。然而，他们那位新当选的、不可预测的、具有民粹主义倾向的总统罗德里戈·杜特尔特目前却与美国保持距离。美国曾批评他侵犯人权，纵容、赦免杀害毒贩和罪犯的人。杜特尔特表示希望减少与美国的军事合作，并倾向于与中国（或俄罗斯）合作。杜特尔特善变的天性使我们很难预测最终结局，但这无疑给已经动荡不安的南海地区带来了更多的紧张氛围和不可预期性。

中国尚未加入《跨太平洋伙伴关系协定》，特朗普对这一协定也持反对意见，因而这一协定未来能否延续下去存在不确定性，但该协定若能得到落实，将进一步促进签约国与美国的关系。[注]所有这些活动在一定程度上是对中国的军事和政治活动的回应。

~~~~~~~~~

在亚洲地区的安全问题上，还有一个引人关注的动态，即印度对全球安全的影响力正在逐渐凸显，这将在东亚产生连锁反应。从历史上看，印度远离东亚政治圈，因为它面临着严重的内部挑战，而且在广阔的印度洋沿岸地区有大量的事务要处理。但在充满活力的印度总理莫迪的领导下，我们看到印度同美国、日本的军事和安全合作变得越来越多。这种合作始于在非洲之角[注]附近海域的反海盗行动，现在还包括军事交流和联合演习。

因此，亚洲的安全前景依然十分令人担忧，在未来10年甚至更长时间内，紧张局势的缓解或亚洲各国国防开支大幅减少的情景似乎都不太可能出现。国际组织和该地区的国家应该采取什么措施去促进亚洲的稳定呢？
~~~~~~~~~

第一，在战术层面上，该地区的国家至少应该鼓励各国军方之间的直接接触。这有助于各方签署明确的协议，尽量减少船只和飞机发生意外碰撞的可能性，避免误解升级为冲突；或签订协议，防止对军事指挥和控制系统的网络攻击（这种网络攻击会严重破坏稳定局势，是非常危险的）。这样的军事交流可以在军事人员之间进行，也可以通过区域性会议的契机组织起来。

第二，在这样的区域性会议中——例如东南亚国家联盟（东盟）年度会议，各方高级官员可以就安全问题和其他关注的问题进行坦诚的对话，这是很重要的，有助于提高各国间的互信水平。除了这样的政府会议之外，私营部门也可以参与多个领域的交流，例如海上运输、商业航空交通管制、网络协议和环境技术等。这也是一种在中立性质的论坛上交换意见的良好方式。

第三，亚洲各国军队探索合作方式，特别是海上合作，具有非常重要的意义。各国军队可以先在非战斗类的演练中加强合作，比如医疗外交、减灾救灾、人道主义行动等。也可以在一些得到各方一致同意的准军事类训练或行动中加强合作，例如打击海盗或者在灾区进行人道主义疏散。

第四，国际谈判平台可以在解决领土争端中发挥关键作用。这类平台有很多，比如设在海牙的国际法院或者是由双方商定的某个联合国机构或第三国的政府，甚至也可以考虑选择一位得到各方认可的仲裁员去解决分歧，并商定仲裁结果具有法律约束力。

~~~~~~~~~

总体而言，东亚的军备竞赛只是这个地区紧张的地缘政治局势的一个反映，而且在可以预见的未来，这种紧张的态势将会持续下去。虽然这种紧张态势不是没有办法缓解，但不大可能会随着21世纪大幕的拉开而缓和，因此还是“系好安全带”为妙。
~~~~~~~~~

若把所有这些因素都放在一起来探讨，我不禁想问美国对南海的正确战略究竟应该是什么样的？我们能否把南海从更广阔的太平洋或从整个世界中分离出来？关于南海的重要性以及我们的应对之策，如果马汉在世，他会说些什么呢？

我们不可能从整个海洋中将某一片海域单独分离出来，并在此基础上制定一项全球战略，但不可否认的是南海在地缘政治层面上的确具有独特性。南海拥有丰富的资源，周围雄踞着几个面积很大的海洋强国，南海不仅是世界上最重要的海上通道之一，也是世界上人口最密集的地区。这几个因素加在一起，决定了美国必须在这里维持一定的存在感，我们有几种方法可以做到这一点。

我们应与南海地区的每一个国家保持密切关系。我们已经同位于南海外围的日本和韩国建立了这样的关系；我们还需要同越南、菲律宾、马来西亚进行联合军事演习、军事交流和海上接触；并继续与泰国、印度尼西亚，甚至柬埔寨保持良好的海上关系，这都会对美国有所帮助。

我们仍要与中国保持一种开放性的和建设性的关系，这是至关重要的。我们有办法找到一些合作的领域，比如在减灾救灾、医疗外交、打击毒品交易、打击人口贩卖和环境保护等领域。关键是要认识到美国和中国间固然存在严重分歧，但这并不表明在特定领域没有开展合作的可能性。

总的来说，南海是一个海上枢纽，巨大的地缘政治问题终将改变其格局。美国必须将其视为21世纪一个重要的海洋活动区域。40年前，当我还是一名年轻的军官时，中国的历史和文明就给我留下了深刻的印象。我们要尊重中国在这一区域及南海更广袤海域的文化传统和地位，但也不要放弃美国在国际公海上的政治参与，我们应积极与南海地区的国家建立盟友关系。在这些选择之间进行平衡是很微妙的，也是至关重要的。我们应该像对待俄罗斯一样对待中国，在能与中国合作的地方开展合作，并面对我们必须面对的问题。

1. 扶南国是1—7世纪存在于中南半岛上的一个古国，其领土范围包括今天的柬埔寨、老挝南部、越南南部及泰国东南部一带。——编者注

2. 这里的航海之旅即郑和下西洋。——编者注

3. “不光彩的房子”指红灯区。——译者注

4. 2017年1月20日，特朗普在就任美国总统当天宣布退出《跨太平洋伙伴关系协定》，并于1月23日签署行政命令。——编者注

5. 非洲之角即非洲东北部地区，北临亚丁湾，东临阿拉伯海，是东非的一个半岛，包括埃塞俄比亚、索马里、吉布提等国，该地区海盗活动猖獗。——编者注

第六章

加勒比海：在历史阴影下裹足不前

我对现代加勒比海的所有认知都始于马德里的西班牙海军博物馆。我于2009年首次参观了那里，当时我正以北约欧洲盟军司令的身份对当地进行访问。西班牙国防部长是一位非常优雅的空军上将，当天大部分时间，他都将我交给了他的得力助手，一名海军司令。我与那位海军司令一起在当地愉快地徜徉了数小时，领略了西班牙的海洋史。西班牙海洋史的很大一部分都集中于西班牙对美洲的征服，这部分历史的核心是西班牙在加勒比海上的军事行动。

在博物馆中，我看到了那幅由胡安·德·拉·科萨绘制的、最早的美洲地图。该图绘于1500年，绘制者是一位经验丰富的船员，但并不是一位接受过专业训练的制图人员，因此这幅地图难免有一些不准确的地方，这是可以理解的。地图虽然不太准确，但现代人仍然能轻易辨认出地图中描绘的地区。地图上本该是中美洲的地方画着旅行者的守护神——哥伦布的画像，这很可能是绘图者通过这种方式向哥伦布表达敬意。

任何一个未受到政治正确影响的20世纪70年代的学童都知道哥伦布不是西班牙人，他是意大利人。哥伦布于15世纪中叶（很可能在1450年左右）生于意大利热那亚。他在西班牙以其西班牙语名字克里斯托瓦尔·科隆为人所熟知，但对我们来说，他的英文名克里斯托弗·哥伦布更熟悉。哥伦布可能曾广泛游历了地中海西部地区以及非洲西海岸地区。在那个年代，西班牙人和葡萄牙人每天都在寻找新方法来利用洋流和风力，以便更稳妥地探索未知世界。有某些证据表明哥伦布可能曾向北远航至爱尔兰。

如同《星球大战》中的那个酒馆充满了关于汉·索洛的传说一样，在哥伦布的孩提时代，热那亚也充满了关于马可·波罗的种种夸张传说。这些传说的内容都是关于远东地区的富足、货物的丰富、威风凛凛的船长以及大量的机遇。作为一位底层织布工的儿子，哥伦布在成长过程中逐渐开阔了自己的视野，并且梦想前往最富有的地方，即在马可·波罗的传说中提到的中国。15世纪70年代中期，他去了葡萄牙，

希望葡萄牙王室资助他向西航行，但他吃了闭门羹。最终，哥伦布求助西班牙阿拉贡王国的斐迪南德二世和卡斯蒂利亚王国的伊莎贝拉女王，并成功获得了二人的资助。

1492年对西班牙政权的巩固以及驱逐穆斯林在伊比利亚半岛的残余势力具有重要意义——当年1月2日，“收复失地运动”终结了穆斯林在今天西班牙部分地区长达800年的统治。由于这些令人心生敬畏的历史事件带来了使人乐观、狂热的情绪，哥伦布并不难说服这对王室夫妇（主要是要说服伊莎贝拉，一位船长的女儿和孙女）资助他实现跨越当时被称为“世界洋”的远航。

哥伦布提出了一些要求，比如赐给他“海洋将军”的头衔，准许他对发现的岛屿拥有处置权，并将所获收益的大部分据为己有。最终他的要求得到了批准。1492年8月，哥伦布去往加勒比海的航行得到资助，参与这次远航的是三艘著名的帆船——“尼尼亚号”“平塔号”“圣玛丽亚号”。10月初，这位“海洋将军”已经抵达了加勒比海上巴哈马群岛的一个小岛，即今天的圣萨尔瓦多岛，这个名字就是哥伦布取的。欧洲人就这样来到了美洲，至少对加勒比海来说是这样。

令哥伦布大失所望的是，这里并不是他梦寐以求的亚洲，他没有发现金碧辉煌的宫殿和富丽堂皇的庄园，没有发现黄金和丝绸，也没有发现香料和宝藏。他只发现了美洲印第安人的传统文化——这些人基本上衣不蔽体，生产的东西仅够维持基本生存，除此之外再无富余，对黄金几乎一无所知。哥伦布继续航行，陆续发现了伊斯帕尼奥拉岛和古巴，除此之外，他并未发现任何其他有价值的东西。哥伦布于次年（1493年）1月启程返航，他带回给西班牙王室的“硕果”包括一点点黄金（他留下大约40名船员尝试开发伊斯帕尼奥拉岛上的一个金矿）、一些水果、几只鸟以及几个吓坏了的印第安人。

尽管根本没有实现最初想要完成的任务，即找到一条从西方通往远东的海上路线，但是哥伦布对这次远航做了详尽的描述，这迷住了许多欧洲人。紧接着，他又规划了几次远航，投资也随之而来。1493

年再度远航时，“海洋将军”哥伦布发现了一些重要的岛屿——波多黎各岛、维尔京群岛、蒙特塞拉特岛、瓜德罗普岛以及安提瓜岛。此后，一些小型基地和商业实体在这些岛上建立了起来，而且越建越多。这一切都带有偶然性，但这是可以理解的，因为当时人们对地理环境的认识存在诸多误解。

1993年底，在我首次当上舰长的时候，我指挥的“约翰·巴里号”驱逐舰奉命开往加勒比海执行人道主义任务，并对海地实施武器禁运。那是一次奇怪的首航，因为当时冷战刚刚结束，柏林墙才倒塌不久。坦白说，我当时想驾驶那艘配备了宙斯盾作战系统的全新战舰去波罗的海追踪苏联潜艇，可惜那艘战舰早已起航。就这样，我同一群毫无经验的官兵去了加勒比海展示美国的软实力。我们大家都试着在这次任务中习惯海上的颠簸，这也是这艘新列装的驱逐舰的首次航行。

经过加勒比海入口处的圣萨尔瓦多岛时，我把全体官兵召集到甲板上简单介绍了哥伦布的首航，并仿照我5年级时的历史教师的教学方法，用一句激动人心的话做结尾：“想想看，我们500年后又来到了这里，来到了哥伦布航行过的海域，并维护着这个地区的安全，哥伦布的传统会永远延续下去。”我对这次临场发挥的历史课感到很满意。

但是当我走入餐厅时，几位低级军官（他们比我年轻将近20岁，其中一位是非洲裔美国人）指出，哥伦布的几次远航给当地人带来的主要是奴役和死亡。我觉得他们说的也很有道理。我们应该记住，历史事件的发生就像掷骰子一样，既可能掷到好的一面，也可能掷到坏的一面，骰子的落定总是充满了偶然性，循环往复、永无止境。被一个人赞美的探险者可能是另一个人眼中施行种族灭绝的西班牙征服者，只有上帝拥有最终的发言权。

确实，鉴于在加勒比海被发现的过程中充满了很多偶然性和意外性，“意外之海”这个名字可能更加合适，但是正如那些更年轻聪明的军官指出的那样，没过多久，为了促进糖和其他农作物的生产，奴隶制这一灾难性的制度很快会在这些美丽原始的岛屿上确立下来。使原

住民皈依基督教的愿望也加剧了加勒比地区的殖民化。在那个向各大洋进军的大航海时代，殖民者席卷了加勒比海平静的海滩，其颠覆性的影响直到今天仍能被人感受到。在反思这段历史时，很难否认这样的一个事实——加勒比地区今天脆弱无比的状态并不是由某个意外造成的，而是由一系列贪婪的行为造成的。

~~~~~~~~~

加勒比海的面积很大，如果算上墨西哥湾的话，加勒比海将超越地中海，成为世界第五大的一片海域（若将加勒比海归入大洋的类别，则排在太平洋、大西洋、印度洋、北冰洋之后）。加勒比海的面积约为106万平方英里，大概是美国面积的一半。

加勒比海的轮廓很像一个水壶，人们很容易将加勒比海想象成一座庞大火山的边缘。在加勒比海的一侧，佛罗里达州好像一只修长的手指，向下指向加勒比海西海岸，又好像是一只靴子，向岛国古巴的方向垂落。顺便说一下，美国人以往是看不上古巴的国土面积的——跟美国相比，古巴仅相当于从华盛顿到芝加哥那么大。20世纪60年代肯尼迪总统在白宫听取关于“猪湾事件”的介绍时，当时的海军陆战队司令（一位二战的老兵）就是将古巴地图覆盖在一幅美国地图上做汇报的。他接着又在古巴地图上摆了另一幅地图，这幅地图的中心位置只有一个点——塔拉瓦岛，太平洋战争期间，为了夺取这座小岛，成千上万的美国海军陆战队士兵牺牲于此。事实上，古巴真的很大。

古巴是一座西北–东南走向的岛，下方是伊斯帕尼奥拉岛，这个岛的面积很大，东部是西班牙语国家多米尼加共和国，西部是克里奥尔语和法语国家海地，海地或许是加勒比地区运气最不济、最穷的国家。位于这两个国家下方的是构成加勒比海西部边界的一长串岛屿，这是一个多民族混合体，体现出了欧洲各殖民帝国征服加勒比海的野心：几个世纪以来，英国人、法国人、荷兰人、丹麦人、西班牙人都在这里留下了身影，现在这些岛屿的文化是欧洲文化的大杂烩。
~~~~~~~~~

在这个岛链的最下端，也就是南美洲的北部，是特立尼达岛和多巴哥岛。特立尼达和多巴哥共和国比这一地区的多数国家都富裕，这个国家的文化是英国文化和西班牙文化的一种奇特的融合体——以英语和英式法律为主干，以加勒比地区及西班牙的岛屿文化为根基。由于拥有丰富的石油资源（事实上，这一点有利有弊），特立尼达和多巴哥共和国有能力动用更多的资源去建设国家和完善社会结构。

当我还是一名作战指挥官的时候，我曾造访过特立尼达和多巴哥共和国，热情的摩托车护卫队人员从机场一路护送我的车队前往他们的首都和政府大楼，这是我关于此地的主要记忆。那些身材魁梧、姿态优雅的警卫兼摩托车手几乎是站在摩托车上指挥交通，车把也不扶，还开得非常快。我见过100多个国家的车队，这个是最危险的。我把这件事告诉了美国特种作战司令部的长官，他是一位经历过战争和各种险境的特种部队四星上将，他说“那些人听上去像是一些但求速死的骑兵”。然而，这仿佛与一个热爱公共剧院和热衷冒险的国家所具有的活力和幽默特质毫无违和感。

加勒比海横跨南美洲的北部海岸，将三个圭亚那环绕其中——法属圭亚那、苏里南（前荷属圭亚那）、圭亚那（前英属圭亚那）。它们好比守护加勒比海南部入海口的三个士兵，代表着在西班牙之后抵达的三大殖民势力，每一个都有独特的文化、语言和政治状况，给我印象最深的是圭亚那。这是一个坐落在加勒比海最西端的前英属殖民地。美国人知道这个地方主要是因为1978年这里发生了一宗血腥的邪教徒谋杀及自杀事件，史称“琼斯镇惨案”，因狂妄自大的凶手吉姆·琼斯而得名。注美式英语短语“喝酷爱牌饮料”（to drink the Kool–Aid）即由此而来，意思是在所有证据都证明对立面的正确性时，仍坚持自己的错误立场。注圭亚那是一个风景秀美、资源较为丰富的地方，空气令人陶醉，其政治体系沿袭自西班牙波吉亚家族。

在21世纪的头几年，我被任命为美国南方司令部司令，那期间我第一次去了圭亚那，我下决心要在几个月内访问这个地区的30多个国

家。我的下属曾经提醒过我，不要去三个圭亚那，因为那里什么都没有发生过。但我的想法是至少要踏足该地区的每一个国家，在短暂犹豫后，我们先访问了面积更大、地位更重要的国家，如巴西、阿根廷、哥伦比亚，但在那之后我们又开始了一段新旅程。在抵达圭亚那后，我与他们的总统（或总理）会面，在他满是灰尘的办公室里，挂着难以完全遮挡热带骄阳的窗帘，我问他当前面临的最大挑战是什么。贫困？毒品？犯罪？（这些都是明显存在的困难。）

他摇摇头并叹了口气，他承认上述每个难题都是挑战，但目前最大的问题是移民。“人们一旦获得高中学位就会尽快离开，他们大部分都想往北去美国，只要能摆脱圭亚那，他们愿意去任何地方”。这是一个伤心人说的伤心话，让我深感身处美国的我们是多么幸运，尽管我们的国家也存在难题、错误和挑战，但无论走到哪里，人们都想来美国，而不是离开美国。谈话继续进行，我承诺会帮助圭亚那训练军队，使他们拥有一定规模的武装力量。后来我兑现了自己的承诺。在加勒比地区我访问过的所有地方里，圭亚那的许多方面都是最令人感到悲哀的。

~~~~~~~~~

哥伦比亚是加勒比地区最美丽的国家，同时也是一个受外界干扰最严重的国家。这里有繁茂的自然环境，极其丰富的自然资源（黄金、石油、肥沃的农田、繁荣的港口）和优越的地缘政治位置——既能控制加勒比海西南部，又有漫长的太平洋海岸线，它理应发展得很好。哥伦比亚坐落于北美洲、南美洲、加勒比海、太平洋的十字路口，1905年，美国为了修建巴拿马运河，为哥伦比亚反政府力量提供资金支持，使这里发生了革命和分裂运动，最终巴拿马脱离哥伦比亚独立。如果没有这一出戏，那么哥伦比亚应该还拥有巴拿马运河（以及巴拿马）的控制权（“我们光明正大地偷了它”）。
~~~~~~~~~

这些年，我在哥伦比亚外的加勒比海上度过了相当长的一段时间，特别是在21世纪的头10年，我担任驻迈阿密的指挥官，负责名为“毒品战争”的任务。在职业生涯早期，我也曾在这片海域航行，大部分时候还会前往或途径巴拿马运河，但作为一个四星海军上将，我还要负责帮助这里的人民阻断从哥伦比亚山脉流出的毒品，这些毒品中的大部分都会通过加勒比海西部的水路运出。通过这一路线运送的可卡因数量令人震惊，高达上百吨。刚到那里负责禁毒行动的时候，我们在加勒比海上俘获了一艘潜艇，这艘潜艇建造于哥伦比亚的丛林地带，上面有三名船员，潜艇使用柴油作为燃料，有一套完善的通信工具，共载有10吨可卡因，在黑市的价格超过1.5亿美元。这一行动体现了我们在禁毒领域的新方法和坚定决心。这些毒贩是加勒比地区的新海盗，在加勒比海西部的大部分地区，这些毒贩的行动超出了法律的约束范围。

哥伦比亚北部的巴拿马运河可以说是美洲经济的心脏地带（此处的美洲是广义上的，包括北美洲、中美洲和南美洲）。巴拿马运河的所在地曾经是哥伦比亚的领土，但美国策划了一场政变，使巴拿马最终独立。1914年，在大量劳工经过艰苦劳动甚至付出生命的代价之后，巴拿马运河终于开通了，这些劳工大多都来自加勒比海沿岸国家，指挥他们施工的人是来自美国的工程师。事实上，早在19世纪80年代末，法国人费迪南·德·莱塞普曾经指挥过一批劳工做过开凿运河的尝试，但以失败告终。巴拿马运河的开通堪称壮举，历史学家大卫·麦卡洛在其精彩著作《大海之路》中详尽地讲述了开凿巴拿马运河的故事。

~~~~~~~~~

对一名水手而言，穿越巴拿马运河的体验是在其他任何地方都无法获得的，因为要驾驶一艘大船穿越巴拿马运河，掌舵者需要有非常专业的操作技能，就连一向要求指挥官全面负责的美国海军都能在穿
~~~~~~~~~

越运河时免除指挥官应该承担的责任，也就是说在巴拿马运河出现意外情况，指挥官不必担责。我在20世纪80年代中期第一次穿越了巴拿马运河。当时我乘坐的是一艘全新的提康德罗加级巡洋舰，即“福吉谷号”巡洋舰。按照服役次序，“福吉谷号”巡洋舰是提康德罗加级的第四艘巡洋舰。我很喜欢那艘巡洋舰，它在密西西比州的一个造船厂里修建时，我曾经提供过一些力所能及的帮助。当我们乘坐“福吉谷号”在茫茫大海上航行时，它还散发着一股类似新车的气味，它那灰色外壳上的油漆是新刷上去的。我当时负责这艘长567英尺的军舰的外部保养工作，和我一起负责这一工作的水手长对这艘舰艇的外观颇引以为豪。当我们接近巴拿马运河最狭窄的河道时，我真担心我那脾气暴躁的军士长吉恩·琼斯会突发心脏病——河道太狭窄了，军舰两侧很容易发生剐蹭，必须依靠迷你火车拖着军舰通过船闸。巴拿马人是这方面的专家，我们的通行非常顺利。但说实话，一想到要从辽阔的加勒比海进入这个很容易发生危险的狭窄航道，让一群运河上的工人和领航员引导军舰航行，我心里就感觉很不舒服。通过狭窄的航道之后，我就可以加速到30节，驶向一眼望不到头的太平洋，把运河甩在后面，每当这个时候，我就感到非常兴奋。

~~~~~~~~~

沿着中美洲的加勒比海海岸向北航行，你会途径一些（可能是）世界上最危险的国家：经过巴拿马之后，就是哥斯达黎加、尼加拉瓜、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、伯利兹和墨西哥。在这一地区，暴力行为的发生率是世界上最高的——每10万人里死于暴力的人数比任何地方都要高，甚至超过了阿富汗和伊拉克。不幸的是，大部分的暴力行为本质上是由美国“出口”的，原因如下：美国市场对毒品的巨大需求刺激了这些国家的毒品生意，这些国家的很多自动武器和手枪是由美国工厂生产的，这些国家盛行的黑帮文化发源于加利福尼亚州南部，并由30年前被放逐到美国南方的人传播到这些中美洲国家。今天中美洲加勒比海岸的很多地方还类似于美国历史上蛮荒的西
~~~~~~~~~

部，这里与海盗时代相比几乎没有什么变化。这一地区有很多隐藏的港口和堡垒都是执法人员无法抵达的盲区，贩毒者逍遥法外，并不会受到惩罚。

~~~~~~~~~

1975年，我第一次航行到加勒比海，当时我正在美国海军学院读四年级，是一名一级海军学院学员。每年夏季，整个海军学院的大约4 000名学员都要乘坐军舰到世界各地巡航。

海军学员的巡游可不像参加嘉年华那样可以坐着豪华游轮享受冰镇饮料或者在商业长廊里购物。在夏季巡航中，美国海军学院的学员们会乘坐飞机前往一个指定的港口，然后背着一个巨大的军用旅行包沿着跳板艰难地走上军舰。我们参加夏季巡航的初衷是学习一些关于舰队的知识，对当时的我来说这些东西还很遥远。

在1975年那个湿热的夏季，我被安排到弗吉尼亚州的诺福克港口登舰。在那里，我和十几个同学一起登上了全新的“尼米兹号”航空母舰。那是一座漂浮的城市，满载排水量高达10万吨，足足有三个足球场那么长，从龙骨到桅杆顶端的高度差不多有帝国大厦一样高。在简单了解相关情况后我们就出发了，沿着美国东海岸南下，驶向加勒比海。

几天后，我们经伊斯帕尼奥拉岛（该岛为海地和多米尼加共有）和古巴之间的向风海峡进入了加勒比海。在穿越这个海峡时，舰长通过舰上广播系统向我们宣布，哥伦布在几个世纪前也曾穿越过这个海峡。近20年后，我也成了一名驱逐舰舰长，每次经过这个海峡的时候，我也会对全舰官兵发表同样的讲话。但在“尼米兹号”航母上时，我只是一名正在读大四的海军学员，舰长发表这番讲话的时候，我正待在军官起居室里吃着一份奶酪汉堡。听到舰长这样讲之后，我决定将手中的冰激凌扔到海里，以此向哥伦布和他的水手们当年经历的更为艰苦的航行表达敬意。
~~~~~~~~~

我们停靠的第一个港口是古巴的关塔那摩湾，这并不是一个旅游胜地。在那个时候，关塔那摩湾还不是一个臭名昭著的恐怖分子关押基地，只是一个位置偏僻的海军训练和后勤基地。一直以来，关塔那摩海军基地的主要作用都是后勤补给，类似马汉笔下的装煤站。此处远离大西洋的主要航线并且是一个现成的后勤基地，随着时间的推移，关塔那摩海军基地逐渐成了美国海军在大西洋沿岸的一个训练中心。

这意味着在实践中，美国军舰上的官兵在进行战斗部署之前需要先在这里接受为期三周的残酷训练。在此期间，军舰的各项任务都会演练一遍，从炮火射击到损害防控（处理遇袭后船上的火灾和漏水），从对空作战到航行补给，每天训练20个小时，安排得非常紧凑，这是为了最大限度地给舰上官兵施加压力。

在关塔那摩湾训练的一个好处是可以迫使舰上那些背井离乡、远离亲朋的海军官兵集中精力。对这些官兵来说，酒吧和文身店似乎都成了遥远的记忆，但美国海军的指挥官们也知道一味严格训练并不能发挥出最大的效果，因此明智的做法是每星期都空出几天让官兵们上岸舒缓一下压力。

我首次踏上加勒比海岸的机会就是这么来的。那是一个阳光明媚的夏日，我还是一个20岁的海军军官，我上岸后去了美国一个海军基地的体育场和网球场，那里大概有4 000名美国海军官兵。我们喝的酒主要是35美分一杯的啤酒，偶尔还会奢侈一下，喝上50美分一杯的朗姆酒，我们喝了很多，不难想象，喝到最后我们发现整个世界都在旋转。这时，我会和几个来自海军学院的同学一起去未开发的海滩上清醒一下，从海洋的角度思考这个世界。

夜幕之下，一轮圆月低悬在柔和翻滚的海浪之上，那天的加勒比海显得格外美丽。与加勒比地区的大多数国家一样，除了海岸地带，古巴的其他地方几乎都非常干旱而且有很多岩石。不过信风和清澈碧蓝的海水弥补了这些不足。当我向后躺下，看着月亮升起，我想到在

过去几个世纪里，有无数艘船冒着蒸汽驶过古巴这个狭长岛屿的南端，也就是我们身旁的这片海域，那一段历史是非常血腥的。

第二天，我们回到了航母庞大的钢铁甲板上，全舰战备部署警报又开始没完没了地响起。

~~~~~~~~~

如果你回顾一下加勒比海的殖民历史，很容易就能发现丘吉尔对18世纪英国海军风气的描述——“朗姆酒、鸡奸和鞭打”。事实上，加勒比海的名字来自一个印第安人部落——加勒比部落。欧洲人到达美洲后，这个部落被随之而来的枪炮、病菌和钢铁消灭了。贾雷德·戴蒙德在其巨著《枪炮、病菌与钢铁》一书中提出，正是因为欧洲人跨越大西洋把枪炮、病菌和钢铁带到了非洲和美洲，所以他们才能把这么多地方变成殖民地。

在欧洲人到达之前，加勒比地区的情况鲜为人知，关于这里的文字记录也寥寥无几。欧洲人根据自己的主观臆断，给他们眼中的土著部落贴上了不同的标签，他们只是把土著当作潜在的基督教皈依者或奴隶。早期碰撞中产生了一些术语如“泰诺人”，意思是相对合作的土著；“加勒比人”，意思是喜欢战斗的土著，并且一般来说是食人族；“阿拉瓦克人”的习性则介乎两者之间。那些讲西班牙语的殖民者原本有机会保留美洲印第安土著部落的语言、历史和文化，但文化人类学并不是殖民者的强项，这种机会在很大程度上被白白浪费了。

值得注意的是，加勒比地区的土著航海技能不足，缺乏远洋航行经历。除了一些近海捕捞活动，几乎没有什么证据或记录表明他们认真地开展过远洋航行，他们没有用过任何类型的船帆，也从未建造过能够容纳超过数十名水手的大船。因此，虽然按照今天的标准来看，西班牙殖民者的船非常小，但当他们到达美洲时，这些船必然给当地的土著带来了异常震撼的感觉。
~~~~~~~~~

但印第安土著部落也不是完全不成熟的。他们或许在数千年前就曾经试图前往加勒比海的海盆地区。最合理的猜测是，他们并非像欧洲人那样去寻找黄金和丝绸，而是希望去寻找新的陆地，希望迁徙到南美洲的南部地区以摆脱压迫，希望去捕鱼或寻找其他食物。

在欧洲人到达美洲的时候，加勒比地区已出现了村落和面积较小的定居点，其中一些村落的人数达5 000人。当时加勒比群岛的人口总数已无法统计，但可以肯定地讲，在欧洲人到达后的几十年里，绝大多数土著都死去了。正如梅尔·吉布森在墨西哥拍摄的电影《启示录》中描述的那样，欧洲人的到来对当地居民来说是灭顶之灾。

~~~~~~~~~

继西班牙殖民者带来浩劫之后，加勒比地区接下来发生的历史悲剧要从1517年说起。那年，一个名不见经传的牧师马丁·路德在德国一个教堂的大门上张贴了一份辩论提纲(注)，提出了自己的宗教观点，这激起了整个欧洲的神学大辩论，是宗教改革运动的开始。英国国王亨利八世为了自主决定婚姻问题，也加入了辩论，他无异于往路德修筑的汽油池子里面扔了一根燃烧的火柴。最终，新教从天主教中脱离出来，与之分庭抗礼，这导致了延续150余年的多起重大战争和流血事件，其影响一直持续到19世纪。

当然，除了宗教改革之外，影响欧洲的其他因素还包括地缘政治和帝国间的对抗。欧洲很快就因政治和宗教原因陷入了战争，在此后的5个世纪里，欧洲的新教徒和天主教徒之间的战争一直在以不同的形式进行着（直到今天仍对爱尔兰和巴尔干半岛的某些国家有一定程度的影响）。欧洲大陆发生的这些大规模战争对遥远的加勒比地区逐渐形成的社会体系不可避免地造成了严重破坏，在加勒比海上造成的危害尤其大。

在这些战争里，西班牙的天主教徒是主要的交战方之一，在长达数百年的时间内，这些西班牙人无所不用其极地巩固自己在美洲建立
~~~~~~~~~

的庞大帝国，他们迫使美洲土著皈依天主教，逼迫土著变成奴隶，大肆搜刮这个新世界的一切财富，包括黄金、白银、宝石，还垄断了糖、烟草及其他多种商品的贸易。除了西班牙人，另一个主要的交战方是信奉新教的英国人与荷兰人，他们都派遣了探险者和掠夺者从北大西洋前往加勒比海。此外，还有信奉天主教的法国人和葡萄牙人，他们在南美洲攫取了大量财富。总体来说，这是一个海洋帝国的时代，这些帝国的主要作战区集中在相对较小的空间内，比如加勒比海岛屿的沿海地带及其周边海域。

信奉新教的海上掠夺者的主要目标之一是满载货物的西班牙王室的大型帆船，这些用于贸易的货物每年都会由西班牙运往新大陆。数十艘大帆船集结在一起，被称为“弗洛塔”（f lota），即西班牙语中的舰队。到达美洲之后，他们会卸下自己的商品，装上从美洲攫取的战利品，由于数量太多，船体甚至会倾斜，这些战利品包括从玻利维亚波托西地区的矿山采掘的白银，从哥伦比亚掠夺的黄金、绿宝石、烟草、糖，甚至还包括从中国和菲律宾跨越太平洋运来的货物。到16世纪下半叶，西班牙人事实上已经创造了第一个全球市场并从中攫取了巨额利润。这些西班牙帆船都是令人垂涎的袭击目标，新教国家的海军和得到官方授权的掠夺者都蠢蠢欲动。

德雷克爵士是一个新教徒，他也许是最有代表性的海上劫掠者，他在加勒比地区以一系列大胆的突袭而闻名，并因此成为伊丽莎白女王的亲信，据说二人还发展出了一段感情。在16世纪晚期，他多次突袭西班牙在哥伦比亚和佛罗里达的港口，所到之处，烧杀抢掠无所不为。1588年，在西班牙无敌舰队驶往英格兰途中，德雷克在大西洋与其爆发过一场战斗，之后，他又重操旧业，投身到他最热爱的海盗事业中。他于1596年在加勒比地区病逝，那时他已经积累了巨额财富。

德雷克并不是当时唯一的海盗。16—17世纪，加勒比地区活跃着成百上千的海盗。这些海盗被称为“buccaneer”（因为他们喜欢在木架上烤动物和俘虏的肉，这在法语中称为“boucans”）。

加勒比地区并没有爆发过规模特别大的或特别激烈的战争，这里就像是海洋版的西部荒野。当然，活跃在加勒比海上的力量除海盗之外，也有海军军舰，随着时间的推移和“文明”的降临，海军逐渐成为该地区的主导力量。在加勒比地区遭到殖民入侵后的头一个世纪里，海上的主要问题是海盗对商船的侵袭。《加勒比海盗》系列电影栩栩如生地再现了这个时期的情景。电影再现的这些事件很多都是以亨利·摩根爵士的事迹为基础的，他是在威尔士出生的私掠船船长，一生的经历堪称传奇。在经历了一段非常成功（又十分凶险）的海盗生涯之后，他回到了英国，受到了一些轻微的斥责，后来又被英国政府任命为牙买加的总督，这让西班牙人觉得很反感。亨利·摩根从牙买加攫取了巨额财富，并且允许海盗使用这个岛屿，他于1688年在牙买加去世。

我第一次去牙买加是在20世纪70年代末，当时牙买加刚刚独立不久，正值动荡时期。牙买加人试图摆脱英国固有的治理体系，实现自然过渡，建立一套更符合本国文化历史特征的政治制度，这需要做出一系列政治抉择。在这种背景下，牙买加国内出现了严重的左倾倾向。虽然我当时只是一个20来岁的海军中尉，对这种局面意味着什么还不是很清楚，但我们能觉察到整个牙买加岛上都在吹着一股戏剧性的，也可以说是革命性的劲风。牙买加不只有红斑纹啤酒和辣味烤鸡，不只有抽着大麻、跳着雷鬼舞的拉斯特法里教徒，也不只有秀丽的风景，在平静的海面之下还有无数涌动的暗流。

有一次，我和“福莱斯特号”航空母舰的几个船舶工程师一起上岸，打算到蒙特哥湾旅游区以外的地方走一走，看一场由两支黑人球队参加的板球比赛，那里的观众也都是黑人，没有人对我们的到来表示欢迎。准确地说，我们没有受到威胁，但我们能明显感受到他们对我们的无视和敌意。我们就像《动物屋》这部电影中的那些大学生一样，闯入一个黑漆漆的旅馆，拼命地、可怜地联系着自己的乐队，我们很快就逃走了。在许多其他地方经历了同样的遭遇之后，我们决定谨慎行事，返回了加勒比海北岸的海滩。

第二天晚上，我们起锚驶向清澈的加勒比海，我负责在舰桥值守。虽然我们的军舰有4个巨大的螺旋推进器，动力高达10万马力，但那晚的海风十分强劲，给我们造成了很大的阻力，我们不得不非常费力地控制船体，使其维持在正常航线上，最后我们终于稳住了。太阳落山之际，我们向东转，离开了牙买加，驶向冬日里暮色沉沉的远方。在换班后，我试图结合自己的所见所闻梳理牙买加的历史，我意识到，这次牙买加之行给我留下的印象肯定非常深刻，尤其是它历史上遗留下来的种种问题，还有那些曾经搅乱了历史，并且未来还将继续存在于我们视野之内的海盗幽灵。加勒比海之行让我感觉仿佛处在一个黑暗的梦境之中，我感到焦躁不安，虽然我对那里的岛屿、海岸和人民满怀同情，却无法真正理解那片土地。

~~~~~~~~~

17世纪欧洲的陆地战争不可避免地引发了海上的流血冲突事件。英国人来到加勒比地区的时间比较晚，但他们很快意识到了糖、烟草、巧克力、生姜、盐、靛蓝等物品的价值。17世纪下半叶，英国的舰队开始在加勒比地区公然发动战争，试图从西班牙手中夺取殖民地。经过一系列错综复杂的战役，英国人最终夺走了许多具有重要意义的殖民地，包括牙买加岛、巴巴多斯岛、尼维斯岛、圣基茨岛等等。

荷兰人也不甘落后，在加勒比海南部抢占了好几个岛屿，建立了荷属圭亚那（现在的苏里南）。17世纪时，荷兰以新阿姆斯特丹（也就是今天纽约市的前身）与英国交换，获得了重要的产糖地——苏里南，改名为荷属圭亚那。今天，纽约这座城市创造的国内生产总值高达数万亿美元，而苏里南的首都帕拉马里博却是美洲最贫困的城市之一，人口不到50万。站在今天的角度来看，这笔交换对英国而言是非常有利的，对荷兰而言则非常不值，但就当时的情况来看，这两个地方的价值大抵相当。
~~~~~~~~~

很快，法国人也开始行动了，他们抢占了一些面积较小的岛屿，并在南美洲加勒比海岸地区抢了一块地盘，建立了法属圭亚那（至今仍是法国的领土）。每一个殖民大国都注重创建致力于发展海上贸易的商业公司，让这些商业公司扮演准官方的角色，将私人力量和国家力量融合在一起，以强化它们在加勒比地区的主权主张。这些位于西印度群岛的公司（不同国家给这类公司取的名字也不同）与大约一个世纪之后开始进入和开拓印度洋的东印度公司非常相似。

~~~~~~~~~

18世纪，加勒比地区未来200年的经济状况就已经基本定型。这是一个以奴隶劳动为基础的经济体，欧洲人将非洲的劳动力带到加勒比地区生产糖和其他农产品，这些产品被送往欧洲，为欧洲人贩卖更多奴隶提供了一种动力。在黑三角贸易中，欧洲殖民者的船只从欧洲前往非洲，将非洲奴隶装船之后，带着奴隶和用于贸易的物品前往美洲，然后满载着从美洲交换和攫取的财富返回欧洲。

在加勒比地区被殖民之前，糖就已经在全球范围内广为人知了，它起源于太平洋和印度洋，黎凡特地区也曾广泛种植糖料作物。但由于这些糖产地局势动荡，而欧洲喜欢甜食的人越来越多，对糖的需求量越来越大，这就推动了加勒比地区制糖业的发展。除了黑人奴隶之外，也有印第安人和白人劳工从事制糖活动。制糖业是一个劳动密集型的产业，工序非常复杂，包括种植、收割、粉碎、存储、蒸馏，最后制成糖浆或朗姆酒运到欧洲。甘蔗的含糖量为10%左右，从甘蔗中提取糖的过程是非常困难的。

除了给奴隶造成了可怕的灾难之外，黑三角贸易还加剧了疾病的传播，导致了更大范围的死亡。不仅美洲土著和非洲奴隶被暴露在未知的病菌面前，欧洲人同样也面临由疾病带来的危险，他们在清理土地的时候，不可避免地会接触积水中的和由蚊子携带的多种病菌。黄热病就是这样一种特殊的疾病，它会导致欧洲人生病，非洲人却不会
~~~~~~~~~

感染这种病毒，因为非洲人曾接触过这种病毒的变体，已经形成了一定的免疫水平。这样一来，欧洲人更加觉得非洲人适应能力比较强，对黑人奴隶的需求就进一步增加了，而且欧洲人不再使用白人劳工。

所有这些都塑造了整个加勒比地区在18—19世纪的命运和人口结构，直到各国废除奴隶制之后才有所改变。1807年，英国率先废除奴隶制；美国在19世纪60年代为了结束奴隶制还爆发了一场内战；巴西在1888年废除奴隶制。但奴隶制带来的伤害已经形成，奴隶制摧残了这些社会，它的负面影响遗留至今。奴隶制是人类历史上的悲剧，奴隶的数量是非常惊人的，通过臭名昭著的中间航道贩卖的奴隶数以百万计，甚至可能多达1 200万人，沿途死亡者估计多达200万人。但真实的数字究竟是多少，我们将永远无法得知。

~~~~~~~~~

门罗主义总是或多或少地笼罩着一层戏剧色彩。门罗主义是美国总统詹姆斯·门罗在19世纪20年代提出的，明确表示美国希望欧洲列强不再干涉美洲事务，而美国将成为维持这一地区和平稳定、良好运转的监管者和担保人。在门罗主义被提出后的上百年时间内，它没有产生多少影响。欧洲列强依然是一种家长式的、居高临下的态度。当时美国国力衰微，几乎没有能够参加海战的武装力量，且人口稀少、政治混乱，对国际事务不太上心，而且美国自己也是一个奴隶制的国家，因此，门罗主义提出之后基本没有落实。几十年后，随着美国国力的增强，门罗主义开始发挥更大的作用，美国官方不时援引它去抨击欧洲强国在美洲的野心。在整个19世纪，人们虽然会提到门罗主义，但它很少受到重视，直到美国击败西班牙，在殖民主义舞台上崭露头角之后，门罗主义才得到重视。

加勒比地区的国家之所以能与20世纪的战争发生联系，主要是因为殖民者在该地区征召了许多士兵。在一战期间，英国从西印度群岛征召了一批人组成英国西印度群岛军团，亲历了欧洲的战争，这些皮
~~~~~~~~~

肤黝黑的岛民通常被派去执行后勤和辅助任务，他们甚至会因为感到自己的作用没有得到发挥而沮丧。法国和荷兰的军队里也有来自加勒比地区的士兵。

美国在20世纪初派遣海军陆战队在加勒比地区实施了一系列干预措施，主要目的是加强地区稳定，维护和贯彻银行业的法律制度，并让欧洲人远离海地、多米尼加和中美洲地区。美国人在1917年从丹麦人手中买下了维尔京群岛，这是一笔相当不错的买卖，虽然当时花了2500万美元，但当你看到今天这里的房地产价格时，就会觉得很划算。我记得我曾在20世纪90年代中期率领驱逐舰前往维尔京群岛的圣托马斯岛和圣克罗伊岛。在美国购买土地的历史中，有三笔买卖是非常幸运的：路易斯安那购地案使美国获得了与当时原有国土面积大致相当的领土；购买阿拉斯加州给美国打开了通向北方的窗户，也使美国获得了广阔的土地和丰富的自然资源；购买维尔京群岛使美国在波多黎各旁的加勒比地区拥有了一个具有战略意义的海上通道。

~~~~~~~~~

在冷战期间，加勒比地区的形势变得紧张。为这一局面奠定基础的是诸多“考迪罗”的出现，这是西班牙语“Caudillo”的音译，原意为首领，后来指在拉丁美洲地区夺取政权的军事独裁者及有军队支持的独裁者。在20世纪后半叶，几乎所有的拉美国家都把持在这些独裁者手中。这些独裁者的统治自然会引发一系列争取自由的运动，其中一些运动受到了共产主义思潮的影响。在这种时代背景下，美苏之间的冷战阴云忽然笼罩在了阳光明媚的加勒比地区，其中受到最大影响的国家是古巴。古巴革命战争结束之后，卡斯特罗曾经访问过美国，看起来两国将要建立友好的关系，但卡斯特罗很快和苏联建立了密切联系。冷战演变成了一场“要么与我们在一起，要么与我们作对”的选边站运动。美国尽其所能地削弱古巴政权，其中最著名的是1961年的“猪
~~~~~~~~~

湾事件”。这个由美国中央情报局支持的行动最终导致了1 000名古巴人死亡，几千人被卡斯特罗监禁，还有持续几十年的仇恨。

1962年，震惊世界的古巴导弹危机虽然仅仅持续了13天，但它标志着加勒比地区的紧张局势到了最危险的时刻，当时的加勒比地区成了整个世界的核心。格雷厄姆·艾利森与菲利普·泽利科在《决策的本质》一书中生动地讲述了肯尼迪政府为了避免核战争所做的努力。当时，美国海军对该岛实施了大范围的严密封锁，防止苏联将更多的导弹运往古巴。

最终，这场危机被一些巧妙的外交手腕化解了，但在那段极不寻常的日子里，世界与核战争之间的距离是那么近，世界秩序也差点被全盘改写。

20世纪下半叶，冷战的阴云一直回荡在加勒比海上空，但在这种背景下，加勒比地区真正的主题却是独立运动。大部分的岛屿和小国最终都从欧洲宗主国的奴役中解放了出来，而且基本上都是通过和平方式实现的，一部分国家的独立时间如下：圭亚那（1966年）、巴巴多斯（1966年）、巴哈马（1973年）、格林纳达（1974年）、多米尼克（1978年）、圣卢西亚（1979年）、圣文森特和格林纳丁斯（1979年）、伯利兹（1981年）、圣基茨和尼维斯（1983年）。虽然从经济的角度来说，这些国家中的大多数今天仍然比较贫穷，但每个国家都有自己丰富的文化和历史。

到20世纪80年代和90年代，海地成了加勒比地区最动荡的国家，其中有些乱局是由政治原因引起的，有些则是由天灾造成的。20世纪80年代，绰号“小医生”的海地独裁者让–克洛德·杜瓦利埃被迫下台，一系列乱象丛生的选举和政变接踵而至。1991年，海地首位民选总统让–贝特朗·阿里斯蒂德在一场军事政变中被迫下台，美国向政变领导人施压，要求他们和平地交出权力。20世纪90年代中期，我担任“巴里号”驱逐舰舰长，被派往海地执行武器禁运任务（注意，这是展示武力的一种方式）。那次海地之行，我无非是沿着海地的海岸线来回巡

航，时不时登上几艘岸边的蒸汽船进行检查，上面装的都是香蕉。我的士兵们感到非常无聊，我们便在甲板尾部烧烤。当我看着那座岛屿黑漆漆的海岸时，思绪不禁回到了奴隶制时代，这个地方曾经发生过那么多的流血事件，见证了那么多英勇无畏却注定失败的奴隶起义，遭受了一次又一次的屠杀、地震和飓风。海地可以说是最不幸的国家了。

大约20年后，一场飓风摧毁了海地大部分摇摇欲坠的基础设施，在灾难发生几天后，我以一名四星上将的身份回到了海地。我和海地总统勒内·普雷瓦尔在那座美丽却年久失修的总统府里举行了会晤，我们一起视察了遭受重创的太子港，我试图通过直接提供物资等方式援助他们。海地似乎迎来了新的发展阶段，国际社会为其提供了大量援助，重建工作也很快步入正轨。在美国南方司令部的三年里，我一直觉得海地终于时来运转，但事实证明我错了。

我离开美国南方司令部之后不久，2010年，海地经历了一场真正的大灾难：一场大地震造成大约30万人死亡（具体数字存在高度争议），完全摧毁了海地首都太子港，总统府也被夷为平地。那次地震的震中就在太子港外围，造成了巨大的破坏。从那以后，海地在获得国际援助方面变得困难了，因为世界各国的注意力已经转移到叙利亚、撒哈拉以南的非洲以及其他灾难深重的地区。

在冷战时期，加勒比地区另一个令人唏嘘的事件发生在格林纳达这个小岛上。1979年，那里的左翼分子发动了一场军事政变，随后又发生了一场残酷的反政变，导致格林纳达的总理莫里斯·毕晓普被军人谋杀。在里根政府看来，新成立的格林纳达政府对当时在该国的1 000名左右的美国公民构成了威胁（值得注意的是，其中很多人是美国医学院的学生），并且新政府存在马克思主义倾向。1983年，美国以保护公民安全为名，对格林纳达发动了一场代号为“暴怒行动”的军事打击，美国陆军、海军陆战队、海豹突击队的6 000名士兵冲上了格林纳达的海岸。这种场景让人回想起19世纪晚期和20世纪初美国在加勒比

地区的多次入侵行动。“暴怒行动”结束后，美军轻而易举地恢复了秩序，并将权力移交给了格林纳达的新政府。具有讽刺意味的是，虽然美国入侵了格林纳达，但今天格林纳达还在其国际机场外树立了一座阵亡美军纪念碑。这座机场是以在军事政变中被推翻和谋杀的左翼领导人莫里斯·毕晓普的名字命名的。

值得注意的是，“暴怒行动”进一步暴露了美国军队各个部门之间在协同作战方面的软肋。事实上，在这次行动的几年前，在伊朗人质危机期间，美国解救人质的行动以失败告终就首次暴露了这一问题。这些问题存在于通信、原则、后勤和战术方面。格林纳达的战事结束后，美国开展了大规模的军事改革，施行了一种新的联合作战模式。“暴怒行动”在美国历史上可以说是一件几乎没有人记得的小事，但在这个美丽的小岛的历史上，是一个重要的事件。

对格林纳达的入侵折射出美国对加勒比地区缺乏兴趣和接触。在我担任美国南方司令部司令的三年里（这个司令部设在迈阿密，所以有些人会说迈阿密才是南美洲国家的真正首都），我访问了加勒比地区每一个主要岛屿，对这里非常熟悉。这是一个可爱的、充满活力的地方，拥有纯净秀美的海水。尽管自然美景令人留恋，这里却是不幸的，它的潜力没有得到发挥，贫穷、经济增长停滞、腐败、暴力是这个热带地区多灾多难的主要原因。

在这个地方，很多方面似乎永远停滞不前。当我思考关于加勒比海盗的问题时，经常想起《加勒比海盗》这部电影里面提到的海盗行为准则：“对落后者不管不问。”加勒比地区的国家给人的印象是无可救药地落后于世界上的其他国家，一直无法迎头赶上。

让我们面对现实吧：虽然有美丽的自然环境，但总的来说，加勒比地区的国家并不能很好地运作。中美洲是世界上暴力活动最猖獗的地区之一；哥伦比亚在60年里一直在与一场致命的叛乱做斗争；委内瑞拉的石油资源丰富，但政治形势很不稳定，甚至连超市的货架上都空空如也；三个圭亚那均陷入了贫困（英属圭亚那现在是圭亚那；荷

属圭亚那现在是苏里南；法属圭亚那现在仍然是法国的一个非常贫穷的海外领地）；几乎所有的岛国都很贫穷且治理不善；波多黎各在经济上犯了大错。即使是美国和墨西哥这两个最富裕的国家，在加勒比海沿岸也有一些比较贫穷的州和地区，比如密西西比州、佛罗里达州、得克萨斯州东南部以及墨西哥在加勒比海沿岸的大部分地区。

为什么会出现这种局面呢？这是历史因素和地理因素共同造成的糟糕结果，是种族主义、奴隶制、海盗、无政府主义和无数小规模战争的遗留问题。此外，该地区普遍存在的资源开发模式几乎不考虑可持续性。农业领域最常见的情况是种植单一作物，直至耗尽地力。最后，自然灾害（飓风、地震、火灾）如同瘟疫一般在该地区肆虐。比如当海地开始取得进步时，这个不幸的国家偏偏又遭遇了飓风或地震，甚至两者同时发生。在历史上，没有任何一个沿海地区像加勒比地区一样把一副牌打得这么烂。

此外，加勒比地区是一个重要的毒品中转区，主要将毒品从南美洲安第斯山脉地区运送到美国——这是世界上最大的毒品市场。在这方面，我更倾向于支持暂时搁置道德问题，即人们应不应该使用毒品。现在，很多社会都在努力解决这个问题，许多经过认真思考的分析人士和政治领袖开始提倡使部分毒品合法化。但我在这里只讨论钱的问题。

毒品产业的规模非常庞大，产值高达数十亿美元，贩毒所获的资金基本游离在法律监管范围之外，加剧了腐败现象和暴力活动，损害了脆弱的民主制度，扼杀了其他行业的增长。面对这样的局面，“禁毒战争”这种策略的作用就非常有限并且过于简单了，而且显然已经失败。因此，要从根本上解决这一问题，我们需要一种打击腐败和暴力活动的综合战略。

我们需要从整体上考虑问题的根源，考虑我们在美洲可以做些什么来解决这些问题。就原因而言，人们很容易把注意力放在美国身上，认为这一些乱象的核心诱因在美国。这一观点认为，自19世纪20

年代美国提出门罗主义，在某种程度上，加勒比海成了美国的一个内陆湖泊，美国长期压制这个地区，从未允许它实现自己的潜力。墨西哥人说："可怜的墨西哥，离美国很近，离上帝很远。"在加勒比海的岛屿上弥漫着这样一种看法，从经济低迷到糟糕的天气，问题的源头都在美国。我觉得这种看待问题的方式有点类似作家门肯笔下的那种"明确、简单、错误"的问题解决方案。事实上，加勒比地区的真实情况要复杂得多。

加勒比地区理应发展得很好，但现实颇为讽刺。该地区在殖民时代早期的确曾有过血腥的历史，但几个世纪以来，这一地区并没有发生过大规模的战争，而且加勒比海位于美洲的心脏地带，是世界上商业资源和自然资源最丰富的地区之一。加勒比地区的北部是美国和加拿大，都是高度工业化的社会，在其南部的巴西和智利，工业化程度也越来越高。这些欠发达国家与工业化国家之间存在着频繁且重要的人口流动。多米尼加、海地、古巴、波多黎各和萨尔瓦多都有大量人口移民美国。

虽然加勒比海变幻无常，在飓风季节会给这个地区带来可怕的暴风雨，但它是一条天然的"热带丝绸之路"，连接着很多经济体，并创造了蓬勃发展的旅游产业。尽管存在殖民主义的问题，但加勒比地区的许多国家仍与欧洲的发达国家和经济体紧密联系在一起，包括英国、法国和荷兰。在推动这个地区的社会发展方面，还有大量的工作要做。

美国能做什么？或者说美国愿意做什么？

第一，美国需要认识到对该地区的责任。尽管美国对加勒比地区几十年来未能取得进展感到失望，但无论从道义上来讲还是从现实角度来讲，美国都有意向美洲国家投入资源，尤其是为加勒比国家提供援助。考虑到美国与加勒比国家在历史上的接触（包括过去几个世纪中美国对该地区的多次军事入侵），以及美国对包揽拉丁美洲事务的倾向（比如门罗主义），美国在道义上的责任似乎是相当清楚的。

现实因素同样也很明了。美洲是美国与加勒比地区的国家共同的家园。如果美国与这些国家开展经济、政治、安全等方面的合作，改善这些国家的治理能力，就能巩固美洲的发展。将加勒比地区视为“美国后院”的论调是令人不悦的，必须摒弃这种观点，构建一种全新的美洲伙伴关系，加勒比地区是美洲最贫困的地区，以扶持这个地区为起点就很好、很务实。如果我们把为扶持阿富汗发展而投入的资源拿出来一点，哪怕是很小的一部分，投入到加勒比地区，我们可能就会收获非凡的结果。只要我们开始行动，永远都不会太迟。

第二，美国需要鼓励加勒比地区的国家相互合作、共同努力。现实情况是这些国家的规模太小，无法产生真正的政治影响力。加勒比地区虽成立了一些新组织，但是它们从来没有证明自己在政治上有效推动了全球发展。我们应该为这些组织提供资源、建议和培训，并重振停滞不前的“加勒比盆地计划”，这是基于《北美自由贸易协定》和《中美洲自由贸易协定》的一种地缘政治考虑。

第三，美国与加勒比地区的国家的安全合作在路径和效率方面存在局限性。以往的安全合作几乎完全集中在“禁毒战争”上，但这种合作无法让这些国家广泛地参与进来，也无法在更加广泛的程度上改善该地区的安全局势。这些国家的统治者需要美国为他们提供培训和资源，这样他们才有可能改善各国的法治局面，才有能力开展基本的社会调查，才能掌握先进的反腐、监视和情报技术并改善人权状况。在这方面，美国南方司令部能够提供一个有效的渠道。

第四，可以建立一种建设性的、系统性的方式来利用加勒比地区流入美国的大量移民。例如，古巴裔美国人的社团拥有丰富的资源和商业经验。来自其他国家的移民在美国国内也都有各自的组织和优势。使来自加勒比地区的侨民相互联系起来具有重要的意义。

第五，美国应该与墨西哥和加拿大这两个合作伙伴联合起来。这两个国家都是经济大国。加勒比地区若能实现发展，对这两个国家也有利。

第六，美国应该将加勒比地区的国家纳入集体发展战略之中。美国制定过北极地区国家战略，为什么不将我们南边的加勒比邻国也纳入发展战略中呢?

第七，美国应该更积极地考虑“二轨外交”，调动美国私营部门的力量，使其与加勒比地区的国家开展合作。具体路径可以包括教育交流、艺术交流、体育外交和医疗合作。考虑到加勒比地区绝大多数国家的官方用语都是英语和西班牙语，而且这两种语言在美国的应用也很广，因此我们在加勒比地区有巨大的优势。当我在美国南方司令部担任指挥官时，我们试图通过一些创新的方式接触这个地区。其中之一是由美国军方选出一些半职业的棒球运动员，与这些国家的运动员开展一系列棒球联赛，我们还获得了美国职业棒球大联盟的捐赠。顺着这个思路，可以找到许多推动社会交流的创造性方法。

总的来说，我们在加勒比地区投入一丁点的注意力和资源就能取得很大的成就。无论是出于人道主义还是出于实用主义，美国都有理由去推翻海盗奉行的“对落后者不管不问”的行为准则。让我们更加努力地帮助我们的加勒比邻国扬帆远航吧。

---

1. 1978年11月18日，美国邪教组织“人民圣殿教”的教徒在教主吉姆·琼斯胁迫下集体服用氰化物自杀，共致913人死亡。——编者注
2. 酷爱牌饮料是一种流行于美国贫民中的廉价饮料，“喝酷爱牌饮料”多为贬义，形容不加思考的盲从。. ——编者注
3. 这一辩论提纲即《九十五条论纲》。——编者注

第七章

北冰洋：前景与风险

世界上几乎每一个主要的大洋都发生过史诗般的战役，尽管有些海域上发生的战役要比其他海域更多，但没有哪一片航运繁忙的全球性海域没发生过大规模的战事。我们无从统计在人类开始航行于各大洋之后的许多世纪里，究竟有多少男人和女人殒命于海战之中。但是有一个例外，那就是北冰洋。

除了这唯一的例外，世界上每一片海域之下都静静地躺着逝去的水手和他们锈迹斑斑的武器，属于他们的战斗永远结束了。从未有任何规模宏大的战争发生在北冰洋，它居于地球的顶端，远离人类的活动范围。但今天的北冰洋提供了一个诱人的机遇，这里将可能成为一片和平与合作的乐土。然而，北冰洋中蕴藏的资源是一种对征服者的奖赏，将越来越多地吸引全球的注意力，矛盾和危险也将接踵而至。

今天的北极世界处于一种微妙的紧张局势之中：这种对立存在于环保主义者和开发主义者之间，前者对我们即将摧毁世界上最后一片净土感到恐慌，而后者则想要开发利用北冰洋丰富的自然资源（他们自以为是负责任的）；同时，对立也存在于俄罗斯和北约之间，它们在北极地区的对峙完全有可能在某种意义上演变为另一场冷战；此外，对立还存在于科学家和旅行开发商之间，他们一方想要保护海洋，用于科研交流，另一方出于好心，想在北冰洋这最后的边境上开发生态旅游业和教育产业。

北冰洋正是这样一个充满前景与危机，同时又颇具神秘色彩的地区。

首先，我们应当将整个世界视为一个整体，从整体的视角审视北冰洋。这片至今仍然被许多北欧国家称作“极北”的地区在过去常常被认为是一片尚待开发的温带区域。早期的北极常常被描绘成一片处于世界顶端，气候温和、适宜耕种的地区，这一误解持续了几个世纪。16世纪最伟大的制图者之一格拉尔杜斯·墨卡托在他1595年绘制的地图里便是如此认为的。直至19世纪中叶，仍有权威的地理学家，如德国的奥古斯特·彼得曼认为北极有适中的温度和温暖的天气，也仍有探险

者对此信以为真。几乎每一个文明都有一两个与北极相关的神话，比如西方关于圣诞老人的故事。

作为地球上面积最小的大洋，北冰洋总是神秘的，自有文字记载的历史以来，它一直处在人类的视线之外。早期的地图将北冰洋描绘成一个烟波浩渺的世界，被龙和恶魔统治着，这些地图的边缘常常用精美的象形文字做点缀。在有些地图里，北极地区是隐藏在广阔冰洋之中的温带陆地。直到今天，我们对北冰洋海底的了解甚至还不如我们对月球和火星的了解，对北冰洋的测绘也不如对这两个星球的测绘那样精细和全面。

定义北极和北冰洋至今仍然是件困难的事，因为仅仅是“北极”这个词就有数种解读。北极是地球北端在夏至日出现极昼的地区，也就是北纬66度33分45.9秒以北的地区，这一定义在科学上得到承认，并广为人们所接受。其他解释同温度相关，比如，北极是地球北部7月平均气温低于50华氏度的地区。从政治意义上来讲，有人试图将北极定义为由有原住民居住的环北冰洋国家构成的地区。人们对某一地区的定义往往会受到观察者自身的偏见和由谁来控制这片地区的理论的影响，北极地区当然也不例外。

从这一点来看，我们应留意到北极对俄罗斯来说是何等重要。俄罗斯有20%的人口居住在北极圈以内，这同美国和加拿大形成鲜明对比，基本没有美国人住在北极圈内，加拿大在北极圈内的人口也十分少。值得一提的是，俄罗斯完全自视为一个北极国家，而在北极地区，可能除了加拿大之外，其他国家都没有这种情感。世界上最大、马力最强的核动力破冰船刚刚在俄罗斯下水——长567英尺、重3.3万吨，动力为8万马力，可以破开10英尺厚的冰面。奇怪的是，北极这样一个鲜有人居住的地方如今却是世上发展最迅速的地区——几乎每一个北极周边国家都在积极推动对该地区的开发，它们加强区域内的军事行动，促进资源开采，并以在北极居住的本国人口来公开宣示对这一地区的权利。

北冰洋是一片边界固定但有两个主要出口的海域，在太平洋一侧的出口十分狭窄，大西洋一侧的出口则相对开阔，两侧均绵延着大陆架。随着极地气候变暖，今天北极地区的空气和海水的温度均有升高，永久冰层正在逐年消融，这是每一个海员用审慎而怀疑的眼光观察到的现象。几乎所有出色的全球环境科学家都观察到了这一趋势的延续，冰层的融化意味着北极这个庞大的无主宝库，它的自然资源，它极具地缘政治意义的地理位置以及它便捷而贯通的航道，有史以来第一次向人类敞开了大门。

到2040年，通往北极的航道将全年保持畅通，再过10年，北极地区将不再有冰层覆盖。讽刺的是，西方国家用了几个世纪才找到从加拿大北冰洋海域通往亚洲的航道，即今天所谓的西北航道。而如今，因为环境污染和全球变暖，人们轻而易举地打开了北冰洋的航道而且乐见其成。就面积而言，北极地区的面积大约为540万平方英里，与南极洲的面积相近。

北冰洋地区资源丰富：全球未开发的石油有15%（大约1 000亿桶）在北冰洋，这里还有全球30%未开发的天然气（大约1 700万亿立方英尺的天然气和440亿桶液化天然气），以及价值最低1万亿美元的镍、铂、钴、锰、金、锌、钯、铅、钻石以及稀有金属。总体来说，全球约25%已探测到的油气资源蕴藏在北冰洋。

北冰洋还有大量人类赖以生存的鱼类蛋白，比如，美国50%的鱼类资源来自阿拉斯加州海岸周围200海里的专属经济区。不仅仅是美国，北冰洋的鱼类资源对许多频繁造访这片海域的国家来说同样重要，它们的船队活动于各自的专属经济区和公海。非北冰洋国家对公海的争夺也日趋激烈，北冰洋盛产鱼类的区域仅占地球表面积的2.5%，所有争夺都在此展开。就地缘政治关系而言，值得注意的是，根据俄罗斯提出的对整个大陆架的主权主张，近80%已探测到的北冰洋中的资源属于俄罗斯。

最重要的一点是，就商业利益和地缘政治关系而言，随着北冰洋被冰层覆盖的面积逐渐减少，曾经并不稳定的西北航道已迅速打开。几年前，通过北冰洋航线运输的货物已超过百万吨，这条航线比低纬度航线的路程缩短了几千英里。这条货运量持续增长的航线大概有三种运输类型：探险旅游运输（这种运输的规模最小）、跨北冰洋运输（北极地区的海港之间的运输）、全球运输（货物经北冰洋运往其他地区的港口）。亚洲大陆和欧洲大陆之间的两条重要航线是：（沿北美大陆海岸线的）西北航道和（沿欧亚大陆海岸线，主要是沿俄罗斯海岸线的）北海航线。这两条航线目前都充满未知与风险，但使用率都在不断提高。显然，俄罗斯会重点发展北海航线。

阿拉斯加州海岸附近狭窄的白令海峡是进入北极地区的一条重要海上通道，也是北冰洋与广阔的太平洋北部海域间的唯一通道。据美国海岸警卫队的数据，2008—2012年，白令海峡的运输量增长了接近120%。所有航运都要经过一片未开发的开阔海域，没有常规港口或航行辅助设施（如浮标系统等）。目前通往阿拉斯加州巴罗镇（美国在阿拉斯加州北坡地区的主要港口）最可靠的途径是坐飞机。即便是在北冰洋地区有重大投资的俄罗斯在这一地区驻扎的海岸警卫队力量也很有限。

所有这些挑战对人类来说意味着非同寻常的机遇，意味着因恶劣的自然条件、常年不化的坚冰和远离全球航运中心的位置而尚未被开发的资源。北冰洋的巨大前景不容置疑，但它也处于一个潜伏着巨大危险与挑战的地区的中心。

~~~~~~~~~

我第一次航行到北极圈是在20世纪70年代末。当时我正在西太平洋的一艘驱逐舰上服役，我们刚刚结束在日本各地的例行巡逻任务，就接到命令前往阿拉斯加州西海岸。对我们来说，那次任务是幸运的，因为当时正值盛夏时节，虽然天气并不是非常温和，但也不至于
~~~~~~~~~

特别不舒服。最重要的是，我们知道一旦进入北极圈内，按照美国海军流行的说法，我们船上所有人都将变成“蓝鼻子”(注)。成为一名“蓝鼻子”，通常会举行一个仪式——在船头准备一盆冷水，把身体浸在里面，但由于当时我们那艘军舰上的人都没有去过北极，也就是说还没有人是“蓝鼻子”，所以没人对这样的仪式感兴趣。就这样，我无须浸入北冰洋冰冷的海水之中就成了一个“蓝鼻子”。

在地缘政治方面，当时正值冷战的高潮期，我们的任务是在极端条件下对船上的反潜作战装备进行测试。我们在完成测试时并没有遇到苏联潜艇（至少根据我的判断是这样）。作为反潜战的指挥官，与发现苏联潜艇相比，我更担心的是拖曳线列阵声呐被放到水中之后是否还能完整地拉回舰上。在接下来的20年里，美国和苏联在北冰洋海域有过很多摩擦，其中大多数都是冰层下潜艇间的对峙。

这样的对抗很多时候是在寂静、黑暗的北冰洋深海之下进行的，在岸上的人们是看不到的，而且都没有被报道出来，这就像猫捉老鼠的游戏。北极地区发生的许多事情就像许多在拉斯维加斯发生的事情一样，这些故事留在了北极，不为外人所知。我们在冷战中躲过了一劫，北约和苏联之间并未真正爆发战争，但展望未来，在北冰洋周边爆发冲突的可能性越来越大，我常常回想起我的第一次北极之行，希望我们以后也可以避免在世界之巅发生海战。

北冰洋地区存在的风险

我为什么心存忧虑呢？因为北冰洋地区的确存在一些危险因素，这将影响人类全面探索和开发北冰洋的速度。我们可以先看看这个地区面临的一些挑战。

第一，最明显的就是极恶劣的气候条件。汉普顿·塞兹在其2015年出版的《冰雪王国：美国军舰珍妮特号的极地远征》一书中详细讲述

了美国“珍妮特号”军舰1879年前往北极探险的情况，这艘军舰就因为恶劣的气候条件遭遇了厄运。塞兹有一次谈到这艘军舰的舰长（海军中尉乔治·华盛顿·德朗）时表示：“北冰洋对他的吸引力越来越大，他痴迷于它的远离尘嚣和气势恢宏，它的海市蜃楼和奇异光影，它的幻月和血红色的光晕，以及它那厚厚的、朦胧的大气层，大气层改变并放大了声音，给人造成仿佛生活在穹顶之下的感受。”“珍妮特号”军舰于1879年4月从旧金山启航，最后几乎所有船员都在探险过程中失去了生命，但直至今天，他们前往北极探险的英勇事迹都没有被人遗忘，安纳波利斯美国海军学院的墓地里有一个孤零零的纪念碑，述说着这段往事。伊恩·麦圭尔在其2016年出版的小说《北方海域》（*The North Water*）中也讲述了一个类似的故事：一个前往北极捕鲸的探险队在极恶劣的自然条件下遭遇了严重挫折，引发了善恶之间的终极对抗。

当然，救援和监测设备的缺乏会导致恶劣的自然环境变得更加危险。以美国海岸警卫队为例，美国在北极圈内最大的城市是巴罗，而距离这座城市最近的美国海岸警卫队飞行基地位于其南方约1 000英里的科迪亚克岛。虽然美国在北部的一些城市有小型的商业机场，比如美国阿拉斯加州的诺姆和普拉德霍湾等城市，但是可用于搜索和救援的基础设施很少。众所周知，在北极地区连控制信号的基本传输都很困难，手机几乎没有信号，任何形式的无线电信号的传播都是有限的。所有这些都意味着一个水手一旦在北极遇到问题，往往就会陷入严重的麻烦。

北冰洋面临的第二个风险是混乱的治理格局，尤其是海上治理。与北冰洋接壤的陆地大国有5个——俄罗斯、加拿大、挪威、美国、丹麦（以格陵兰岛为代表），不同的国家有不同的治理制度，还有不同的国际治理制度，这些制度之间也在相互竞争。

国际海洋治理制度主要是1982年开放签字的《联合国海洋法公约》。几乎所有主权国家都参与了这个公约的谈判，整个过程持续了10年之久。该公约在1994年经修改后成为当今国际海洋治理制度的基

石。奇怪的是，考虑到本国巨大的海洋利益，美国并没有签署这一公约，而是选择依赖所谓的“国际习惯法”去获得尽可能多的好处。大多数国家都认为《联合国海洋法公约》确立的制度框架在今天的北冰洋上既可用又实用，而2008年签订的《伊卢利萨特宣言》则对维持北极地区的和平合作做了进一步落实。

除了公约之外，还有北极理事会，一个由北极国家（俄罗斯、加拿大、美国、挪威、丹麦、瑞典、芬兰、冰岛）共同推动成立的、高层次的、基于共识的合作平台。北极理事会中有5个非政府组织代表北极地区原住民的利益，这些非政府组织也是北极理事会的永久成员，它们代表了北极圈以北地区大部分居民的利益。

联合国有一个总部设在伦敦的海事组织，即国际海事组织，主要关注国际航运及其治理。该组织一直在研究《极地水域船舶航行安全规则》，这将为北冰洋的航运提供一个统一的指导方针。与联合国和北极理事会一样，国际海事组织也参与了有关北冰洋的所有讨论。

在国家层面上也存在多方面的风险。在北极地区，几乎每一个国家都成立了相关组织，试图对生活在该地区的国民及主权海域进行治理，但这也会影响到其他在该地区有相关利益的国家，例如影响到他们在运输途中的船只。

北冰洋面临的第三个风险是地缘政治竞争。在围绕着北冰洋的5个国家中，美国、挪威、加拿大、丹麦是北约成员国，而俄罗斯则是一个令北约诸国不安的“伙伴”。随着北约和俄罗斯之间关系的持续恶化，北冰洋越来越可能成为一个重蹈冷战覆辙的地方。

北冰洋面临的第四个风险是冰川消融。这为各国军事间的较量开辟了越来越多的空间。2012年，北极的冰层覆盖面积为130万平方英里，低于1980—2000年间的平均水平。此外，海冰的年代是一个值得注意的趋势。年代较近的冰的出现意味着随着气候变暖，年代较远的陈冰已逐渐消融，冰盖正在变薄、变小，北冰洋将出现更多适合航行的水域，这将对地缘政治产生非常重要的影响。

还有一个尚未完全引起重视的环境危机，北极的永久冻土层会因全球变暖而融化，释放出大量的甲烷。这是一个令人忧心的问题，这就像将大量的二氧化碳排放到大气中，可能带来灾难性的后果。有几个数字可以帮助我们理解这一危机，首先是全球变暖的趋势，地球的平均温度每上升1度，北极的温度就会上升大约5度，这很大程度上是甲烷造成的。

与此同时，我们对全球的碳排放感到忧心，当大约1万亿吨二氧化碳排放到环境中，全球生态系统就无法承受了，而目前的二氧化碳排放量已经达到了大约5 500亿吨。如果北极气温上升2度，那么就可能有1.7万亿~1.8万亿吨碳当量的甲烷将释放出来，这将显著超过近200个国家在巴黎气候大会上一致商定的“碳预算”。一些专家表示，虽然北极地区的政策并非导致气候变化的直接因素，但永久冻土层的融化可能是引发全球灾难的催化剂。

观察北极地区每一个重要的国家在地缘政治方面的意图和作为对了解该地区错综复杂的政治格局至关重要。冲突和竞争并非不可避免，但目前看来，真正的协调或合作也是不可能的。这是俄罗斯在欧洲的干预行为死灰复燃的结果，这种行为已经导致了俄罗斯与北约在北极地区的紧张关系。比起简单地认为“我们已经回到冷战时代”，实际的地缘政治局势要复杂得多。下面我们分别来看北冰洋地区几个主要国家的情况。

俄罗斯

俄罗斯的海岸线大多位于北极圈内，而且北极向来在俄罗斯人的世界观中具有重要地位。俄罗斯还拥有全世界最多的北极人口（约400万）和北极地区最好的基础设施。俄罗斯看到了北极的前景，它的地缘政治意图明确，力图成为北极地区的主导力量。北极还对俄罗斯人的思维和自我认知造成了深刻影响，北极印证了顽强的俄罗斯人能在

最严酷的自然环境中生存下来。俄罗斯对北冰洋的深切关注是北极地区其他国家无法匹敌的，尤其是美国。

这并不是说我们准备在北冰洋开始一场新的冷战，冷战是一种零和博弈，但北冰洋完全有可能成为一个合作的平台，而不是发生竞争或冲突的区域。

不过，对俄罗斯在北冰洋地区的基础设施建设还是有必要有一个清楚的了解。如同前几个世纪一样，北冰洋今后仍将是俄罗斯北海舰队的大本营，也将是其弹道导弹和潜艇的重要基地（其中许多潜艇将以北冰洋的堡垒为据点执行任务）。俄罗斯正在增加北极地区的驻军数量并大幅扩建军事基地。在过去的5年中，我们或通过公开渠道或通过情报搜集，了解到俄罗斯制定了全方位的北极战略，他们将北极视为优先发展的重点地区。《2020年前俄罗斯联邦国家安全战略》和更为具体的《2020年前及更远的未来俄罗斯联邦在北极的国家政策原则》都体现了俄罗斯这种地缘政治意图。

俄罗斯的大部分注意力将集中在与其北部领土走向一致的北海航线上。这条航线可以把欧洲和亚洲之间的航程缩短40%，这降低了运输成本，并将俄罗斯北部地区及俄罗斯丰富的油气资源同全球市场联系到一起。走这条航线运货商需要建造能够承受更恶劣环境的船只，在未来的许多年里，走这条航线将是相当危险的。目前，如果在这里发生灾难，几乎没有什么基础设施可以提供燃料、维修、导航、搜索和救援。北海航线也将带来治理方面的挑战，因为随着这条新海上航线的出现，多个治理制度将逐渐发挥作用。

俄罗斯还将努力捍卫其在北冰洋的各种领土主张，对其中许多领土主张俄罗斯已经坚持60多年了。众所周知，俄罗斯在好几个争议地点插上了俄罗斯国旗，其中包括2007年在罗蒙诺索夫海岭的海床上插了一面钛合金国旗（该海岭是一片完全淹没在水下的大陆架，离俄罗斯海岸线远远超出了200海里）。此外，俄罗斯还同挪威、美国和加拿大存在重大的边界争端。以白令海为例，美国和俄罗斯在海上边界的

问题上争议不断。俄罗斯与挪威的争端尽管有一些得到了解决，但两国在巴伦支海的捕鱼权上仍存在分歧。丹麦、挪威、俄罗斯和加拿大等国对大陆架的归属问题存在大量的主张和异议。

尽管美国和俄罗斯存在大量的分歧和争议，但我们有理由相信随着时间的推移，两国会在北极地区展开合作。尽管俄罗斯对其他国家发表过尖刻的言辞，其他国家也对俄罗斯发表过严厉的批评，但俄罗斯在北冰洋的大部分行动都是相当务实的。发生公开冲突的可能性虽然很低，但并不是完全不存在，有鉴于此，我们有理由认为北冰洋地区各国应该通过外交途径开展合作，努力使北冰洋成为一个合作的平台。

加拿大

加拿大在北极地区的领土面积超过120万平方英里，位列世界第二。加拿大是北约坚定的盟友，且非常珍视自己作为北极守护者的角色。这种守护既有理想主义层面对生态的守护，也有现实主义层面对地缘政治的守护。加拿大的海岸线是全世界所有国家中最长的，其中65%都是北冰洋海岸线。在21世纪的第一个10年里，加拿大高度关注北极地区，发表了一系列言论并采取了许多行动。

特别值得一提的是，加拿大军方已经扩大了对北冰洋以及通向加拿大领土的航道的监测范围。他们还采购了一艘新的破冰船以及一些具有破冰能力的巡逻船，并在巴芬湾建了一个深水港，在那里为军队建了一个过冬的基地。此外，加拿大对北冰洋的绘图工作也值得关注。加拿大前国防参谋长沃尔特·纳廷齐克上将非常关注北冰洋。当我半开玩笑地问他，如果其他国家通过北冰洋入侵加拿大的北极领土，你将会怎么做时，他说：“好吧，吉姆，我想我的第一个任务就是搜索和营救侵略者。”显然，他的观点是北冰洋及其周边地区的环境不利于开展军事行动。

加拿大人对北极地区边境安全的看法显得有些“精神分裂”：一方面，他们在战略层面上意识到了北极地区面临的潜在挑战，并且愿意用本国力量保护北极和北冰洋中属于加拿大的那部分；另一方面，他们也高度期待借助多国力量的介入维持北极地区的均衡状态。历史上，加拿大一直是北极理事会的坚定支持者，也是国际会议和北极地区事务的主要参与者。在北约29个成员国里面，加拿大是最不支持北约在北极海域发展军事力量的国家，加拿大更加倾向让北极理事会及其军事委员会在北极地区担任主要角色。虽然加拿大是北约非常强大的一个成员国，几乎参与了北约的所有行动，但加拿大对北极的“所有权”非常看重，不乐意看到北约介入北极事务，认为北约的存在会削弱加拿大对北极的管理能力。从理论上说，在加拿大的大部分地区，都有明显的支持原住民和反对军事化的倾向，这种倾向对整个加拿大政坛产生了很大影响。

加拿大人的这些态度与挪威人形成了鲜明的对比。挪威人更倾向支持北约扩大在北极的影响力，这主要是由于挪威与俄罗斯的关系并不是很好，尤其是在最近一段时间，两国间有不少摩擦，挪威人觉得俄罗斯人特别有攻击性。在参加国际会议时，挪威的高级军事人员经常向我抱怨：“北约对北极地区缺乏关注。”他们一直在调整自己的指挥和控制系统，使其能够随时与北约的指挥和控制系统相互协调，这样北约至少可以更多地了解到其边境地区，也就是北极地区的动态。

目前，加拿大与个别国家存在一些领土争端。比如，加拿大与美国在波弗特海（位于阿拉斯加州东部和加拿大西部边境的一片海域）存在领土争端。虽然这一争端不是很重要，但是也没有什么快速简单的解决方案。同样，加拿大也与丹麦在林肯海（位于加拿大东部和格陵兰岛西部的一小片海域）存在边界争端，它们还对一个小岛——汉斯岛的主权归属存在争议。加拿大还与美国和欧盟在西北航道的航行自由问题上存在争议，这个问题非常重要，同时也最易引起争执。从本质上说，争议的根源在于加拿大人认为西北航道大部分位于他们的“内部水域”，而大多数其他国家认为这条通道是一个“国际海峡”，

所有国家都享有通行自由。前两项争议相当简单，正朝着积极的方向发展，但关于西北航道的争议涉及太多利益纠葛，不太可能在短期内得到解决。这三个国家虽然都没有严重威胁到北冰洋地区的和平，但它们之间的矛盾说明北冰洋地区存在着各种争议点。

欧洲的北极国家：挪威、丹麦、瑞典、芬兰、冰岛

虽然北欧国家均有参与北极事务的传统，但它们现有的资源、地缘政治影响力、人口规模都使其无法像俄罗斯、加拿大、美国那样深度参与北极事务，它们充其量不过是借助一些国际组织的力量去实现本国的议程，这些国际组织包括欧盟（除挪威以外，这几个国家都是欧盟成员国）、北约（芬兰和瑞典是北约的密切合作伙伴国，而非成员国）、北极理事会。

每个欧洲的北极国家对北极地区的问题都持有不同的立场。目前，几乎没有任何迹象表明这些国家会集体合作或在北极事务上达成统一立场。对冰岛来说，在冷战的大部分时间里，北极都是一个危险的地区，当时这个相对较小的岛屿位于苏联的核打击范围之内，苏联的核威胁给美国的空中和海上防御区蒙上了一层阴影，一旦苏联发动核打击，冰岛将首当其冲。冰岛在很大程度上也被视为一个“永不沉没的航空母舰”，冰岛位于格陵兰岛和英国中间通往北极的具有战略意义的咽喉要道上，如果苏联潜艇要对美国发射弹道导弹，冰岛是必争之地，只有夺得冰岛，才能占据有利的发射阵地。因此，从那时开始，冰岛的地缘政治地位发生了变化，它更像是一个战场，绝对不是一个令人愉快的地方。

因此，冰岛对美国/北约和俄罗斯的关系恶化表示怀疑。冰岛的外交官非常希望看到北极成为一个合作的区域而不是一个冲突的区域。

冰岛在北极圈内没有领土，但冰岛认为自己是北冰洋贸易航线的潜在受益者，希望成为穿越北极地区的“丝绸之路”上的一个枢纽港。冰岛还赞助了一年一度的北极圈论坛大会，这个大会堪称北极地区的达沃斯世界经济论坛，为各国围绕该地区的事务开展和平对话提供了一个平台。冰岛也对其北极专属经济区内蕴藏的石油和天然气非常感兴趣，在北大西洋和北冰洋附近，冰岛也承担了一定的近海搜救职责。冰岛将努力在北大西洋理事会的核心议程中维持自己的地位，并试图在5个大国（俄罗斯、加拿大、美国、丹麦、挪威）中间站稳脚跟。

丹麦因拥有格陵兰岛和法罗群岛而被视为一个北极国家。自1841年起，丹麦就一直统治着格陵兰岛，但在21世纪，关于格陵兰岛主权归属的争论仍在持续。格陵兰岛的居民一直在大声呼吁，要求获得更大的自治权，有越来越多的人赞成独立。格陵兰岛面积巨大，有许多军事设施散布在它的海岸线上，丹麦政府允许北约成员国使用这些军事设施，并允许美军在这个岛屿的西北角设立图勒空军基地。格陵兰岛所在的海域蕴藏了许多天然气和石油，这为其居民带来了实在的收入，并促使他们认真考虑是否要脱离丹麦独立，这导致格陵兰岛未来的不确定性进一步加剧。丹麦人还在推进一系列水下测绘活动，这些测绘非常详细，可用于支持他们对北冰洋海床（甚至包括北极的最北端）提出的广泛主权主张。

总而言之，我们将看到丹麦人在北冰洋扮演一种带有明显侵略性的角色。他们将继续努力控制格陵兰岛，在保留主权的同时向当地居民提供更多的自治权。要达到这个目的，需要在此地区展开更深层次的军事活动，尤其是在格陵兰岛和周边地区新建更多的军事设施，丹麦不会放弃它在北极地区的重要利益。

挪威是一个幅员辽阔的富裕国家，自然资源非常丰富，但挪威的人口只有500万，不足以对北极产生重大影响。同北约和欧盟在北极地区的成员国相比，挪威更关注俄罗斯这个邻国。挪威与俄罗斯之间存在一些领土争端，其中有些已经得到解决，有些则继续存在，而且解

决这些争端的可能性微乎其微。挪威的斯瓦尔巴群岛位于北冰洋，在巴伦支海占据着主导地位。俄罗斯人要实现在该地区的野心，挪威的斯瓦尔巴群岛对他们来说可谓是一根眼中钉。挪威人担心的不仅包括油气资源，还有捕鱼权。北极地区对挪威的意义十分重大，尤其是在其南部沿海地区的石油和天然气将在未来数年被开采殆尽的情况下。

挪威是最担忧北极爆发“资源战争”（或者是在北冰洋爆发某种形式的武装冲突）的国家。这导致挪威在北极地区事务上对北约采取了强硬立场，不断敦促北约要认清或了解北极地区的事态。作为2009—2013年北约欧洲盟军的最高指挥官，我经常与我的挪威同行就他们的担忧进行商讨，并试图让他们不必担忧北约对北极的兴趣和参与。

另外两个北极国家，瑞典和芬兰，都是北极理事会的成员国，但它们还不是北约成员国。它们都只有一小部分领土位于北极圈内，并且都没有北冰洋的海岸线。尽管如此，瑞典和芬兰都在密切关注着俄罗斯的一举一动，对俄罗斯在两国附近的北冰洋海域上的扩张行动深感忧虑。这两个国家与俄罗斯都没有争端，在冷战期间也基本上保持中立。在过去的10年里，瑞典和芬兰逐渐向北约靠拢，向阿富汗派遣了大批兵力。瑞典的格里彭喷气式飞机还在利比亚行动中配合北约盟国取得了胜利。由于俄罗斯在北极和乌克兰的行动让这两个国家感到紧张，可以预计，它们将与北约建立更为密切的联系，甚至可能会考虑加入北约，但如果俄罗斯在北极的活动没有出现重大变化，这似乎也不太可能实现。此外，瑞典和芬兰都将继续坚持它们作为北极国家应享有的特权，但它们也清楚地意识到，由于本国没有北冰洋海岸线，它们活动的空间肯定是有限的。

美国

1867年，高瞻远瞩的美国国务卿威廉·苏厄德从俄国人手中买下了阿拉斯加州，这件事在当时被戏谑地称为“苏厄德的蠢事”，阿拉斯加

州也被称为“苏厄德的冰箱”。阿拉斯加州的面积仅次于美国从法国手上买入的路易斯安那的面积，堪称美国历史上最划算的交易之一。设想一下，如果现在拥有阿拉斯加州的是俄罗斯，那么美国和俄罗斯的地缘政治关系将会出现多么大的变化，那肯定是令人震惊的。

美国从来没有重点关注过北极。纵观美国历史，我们的战略重点先是广袤的大陆，然后是大西洋和太平洋，将它们视为通向世界其他地区的“高速公路”，依靠它们扩大贸易范围，并在地缘政治方面承担起更多的责任。2009年之前，美国对北极和北冰洋地区还没有明确的政策。这方面的第一个文件是在布什总统于2009年初卸任的时候提出的，名为“北极地区政策”，这既是一个国家安全总统指令，也是一个国土安全总统指令。但坦率地说，这份文件的内容很少，几乎无法鼓励美国政府将资源投入北极地区。

在冷战的年代，北冰洋是一个忙碌的舞台，美国和俄罗斯的核潜艇在这里玩着一场又一场精心设计的猫捉老鼠游戏。汤姆·克兰西的小说《猎杀红色十月号》 生动地描绘了当时的情景。北极也是科罗拉多州的北美防空司令部重点关注的一个空中战场。美国与加拿大在北极的空中防御方面进行合作，为防范俄罗斯轰炸机和侦察机的远程攻击，两国沿着海岸线建立了一个防空雷达预警系统，今天仍然在继续运转。

在冷战结束后的初期，北冰洋地区的气氛变得缓和了一些，但随着俄罗斯与美国（以及北约）之间的关系急剧恶化，特别是在俄罗斯控制克里米亚之后，猫捉老鼠的游戏和双方高强度的防空部署卷土重来。此外，还出现了一个令美国担忧的新因素，即中国的洲际弹道导弹。不仅如此，最近朝鲜半岛的局势十分不稳定，朝鲜已经拥有了远程弹道导弹和一个小型核武库。朝鲜在2016年年初进行了第四次核试验。鉴于这些导弹从亚洲到美国的最短路径是经过北冰洋上空，于是北极就成了亚洲和美国新的战略前沿。与两三年前相比，所有这些因素都大大提高了美国在战略意义上对北冰洋的重视。

对美国更长远的战略来说，更重要的是，北冰洋的水体、洋底以及周边地区都蕴藏着大量的自然资源。北极地区可能拥有300亿桶石油和超过220万亿立方英尺的天然气。这可能还远低于实际数量，因为美国政府是以非常保守的方式进行评估的。此外，北冰洋地区还有大量的木材、淡水、煤、铜、金、银、锌和稀土等资源。

幸运的是，鉴于该地区对美国的战略重要性，各政府机构现在开始在北极地区投入时间和资源，实施协调一致的战略规划。美国国防部在2009年底通过海军制定了一个合理的路线图，并适时对其进行了更新。该计划的项目包括战略规划、运营和培训、投资（包括武器、传感器和其他设施）、战略通信和环境评估等。2013年，美国国土安全部通过美国海岸警卫队发布了类似的战略愿景，即“美国海岸警卫队北极战略”。美国国务院任命海岸警卫队前司令罗伯特·帕普为美国驻北极理事会代表，他堪称美国的“北极沙皇”。时任总统奥巴马也加入了进来，在2015年夏末访问北极，成为第一个访问北极的美国总统。然而，尽管不同机构付出了初步的努力，但美国在国家层面上仍缺乏一种连贯的、集中的努力。

在北极方面，美国在奥巴马政府领导下的大部分工作都是围绕北极理事会展开的。北极理事会正式成立于1996年，有8个常任理事国：俄罗斯、加拿大、美国、丹麦、挪威、冰岛、芬兰、瑞典；6个永久观察员国：法国、德国、荷兰、波兰、西班牙、英国；6个正式观察员国：中国、意大利、印度、日本、韩国、新加坡。很明显，当很多观察员国的名字跃入你的眼帘时，你可能觉得它们不像是“北极家庭成员”，因为它们距离北极地区太远。然而，作为一个北极观察员国，它们能更加便捷地开展国际航运活动，在北极地区一些具有战略意义的航运路线上有了某种意义上的存在感。在未来几年里，将有更多的国家申请并获得北极理事会观察员国的身份。对美国来说，如果要对其他北极国家和非北极国家的行动表达担忧或提出问题，北极理事会是最好合适国际论坛。北极理事会还会推动各常任理事国的军队就北极问题展开对话。

值得注意的是，如果看看一些常任理事国和观察员国投入使用的破冰船数量，你就会发现美国处于明显的劣势：

- 俄罗斯：30多艘（其中7艘为核动力破冰船，包括令俄罗斯舰队引以为豪的“北极号”破冰船）；
- 芬兰：7艘；
- 瑞典：7艘；
- 丹麦：4艘；
- 加拿大：6艘；
- 美国：3艘；
- 挪威：1艘；
- 中国：3艘（中国不是常任理事国，但中国还在建造更多破冰船）。

很明显，“神秘”的北极即将消失。不断增加的人类活动、迅速消融的冰川、重要的油气资源、日趋激烈的国际竞争，这些都使北极逐渐演变成一个新兴的海洋前沿地带。

当我们面向北极的海域时，可以想见美国面临着许多挑战。第一，美国与俄罗斯之间的地缘政治关系日益紧张，这种紧张关系主要是在叙利亚和乌克兰的冲突事件发生后出现的，最终将对北极地区的美俄关系产生影响。我们看到，俄罗斯的破冰船不仅数量多而且功能强，它们在北极地区的活动也越来越频繁，俄罗斯还曾公开表达了在北极地区建立军事基地的意图。第二，北极冰川的消融势必给全球脆弱的生态系统造成压力，导致严重的环境与生态破坏。第三，冰川的消融必将激发起各国对北极地区石油和天然气的商业意识，随着北极国家对油气资源的探索和开发，这一地区的竞争和争端的数量和强度都会增加。第四，美国没有深入接触北极的传统，今天我们只有一艘

真正有效的破冰船（上面列表中虽然提到3艘，但有两艘不在服役），而俄罗斯却有几十艘。与俄罗斯、加拿大、挪威、冰岛、丹麦不同，美国缺乏对“北极身份”的认同。

美国需要做些什么?

第一，确保美国是北极理事会的领导者。所有与北冰洋接壤的国家（上面提到的6个国家以及芬兰和瑞典）要经常会面，尝试解决涉及北极地区的问题。讨论的内容可以包括以下这些方面：交换有关军事行动的信息，保护环境并制定开发自然资源的标准，开展打捞和救援行动，开展气候研究和其他科学合作以及其他各种活动。美国需要在北极地区投入真正的资源，并派遣政府高层官员（不仅仅是罗伯特·帕普）去参加磋商，为北极理事会的活动拨款，并通过在理事会内部形成联盟去影响政策制定过程。

第二，建造更多的破冰船。如果美国打算认真对待在北冰洋的行动，就需要提高军舰和商船穿越这片海域的能力。美国的许多潜艇非常坚硬，能够承担破冰任务，但还是与专业的破冰船存在差距。如果美国想利用北极航道缩短运输航程，或者将美国的油气设施运到北极，发展科研外交事业和负责任的旅游事业，那么美国肯定需要更多的破冰船，这是通往北极的必由之路。目前，俄罗斯、加拿大、芬兰、瑞典的破冰船数量都比美国多，丹麦和中国也正在建造更多的破冰船。美国的反应非常迟钝，必须改变这一局面。

建造一艘好的破冰船需要耗费巨资，大约需要8亿~10亿美元。采购破冰船的预算之所以很难申请，一个原因在于美国更加重视其他高成本的装备，比如海军的阿利·伯克级驱逐舰、先进的战斗机和陆军的指挥控制系统。但展望未来，破冰船的必要性和实用性似乎很明确，特别是当美国在这方面的能力有限的时候。

第三，领导北约积极参与北极事务。关于北约在北极事务中应该发挥的角色，不同国家存在不同看法。加拿大的看法或多或少地体现出了一种自由主义的哲学意味——不主张北约卷入北极事务，以免在北极地区造成紧张局势。相反，挪威则希望北约积极参与北极事务，使各国的监视系统与北约的监视系统相互协同，覆盖整个北极地区。挪威人常说，北极是北约一个不设防的侧翼，因为他们担心俄罗斯可能通过北极航道入侵挪威，也担心各国对油气资源的争夺会影响北极地区的稳定。加拿大人较为保守，他们不希望北约参与其中，挪威人则较为激进，希望北约更多地参与北极事务。美国的态度则介于这两者之间。我们应该引导北约采取更直接、更现实的行动，在北冰洋开展演习、监视、飞行和训练。

第四，加强与俄罗斯的对话。俄罗斯在北极地区的利益超过任何其他国家。通过与俄罗斯合作，美国可以确保该地区成为一个合作的区域而不是一个竞争的区域，避免爆发真正的冲突。尽管我们与俄罗斯在其他领域存在分歧，但我们仍需要与俄罗斯就北极的未来进行对话。俄罗斯即将在北极建立一个指挥中心，美国应该探索以某种合作的方式参与其中，并与加拿大及其他北约盟友分享美国在北极的活动经验。

美国与俄罗斯的对话将集中在商业和航行问题上。值得注意的是，一些科学家预测，到2030年，北极或将变成一个真正的“蓝色北极”，也就是一个只有水没有冰的北极。随着时间的推移，航运、石油、天然气、旅游、科学以及其他许多方面的商业利益将成为主要议题。美国的“北极沙皇”应该抽出时间去加强与私营部门的合作，使它们充分理解这些方面的利益，使私营部门与公共部门联合起来，促进美国与俄罗斯的对话。

第四，树立跨部门联合行动的工作思路。美国要维护在北极地区的利益，需要多部门联合行动，比如国防部、国土安全部、国务院、海岸警卫队、内政部、国家环境保护局、国家海洋和大气管理局等。

确保美国政府的所有相关机构都能出一份力是很重要的。这个理念应当在每一个海岸警卫队官兵的思想中占据核心地位。海岸警卫队的官兵可以同国土安全部、缉毒、海关、渔业等部门的人在同一顶帐篷下开展合作。在这种多部门联动的环境下，工作目标会更加顺利地实现。

我们的潜艇在巡逻北极海域时经常需要执行危险任务，从某种意义上说，在思考北极政策时，我们可以借鉴美国潜艇指挥官的行为方式，即谨慎航行、精细计划并坚定决心。

在北冰洋航行与在世界上任何其他水域航行都不同，北冰洋充满了独特的危险和挑战。任何船长在制订北极航行计划时必须花费大量时间去研究有关海域，了解冰川可能造成的破坏，并向他人寻求建议和指导。具体来说，北极给航行造成的困难包括：极度严寒的天气、无处不在的碎冰、夏季漫长的白昼、冬季漫长的黑夜等等。在数量非常有限的“蓝鼻子”里面，只有极少数人完成过一个最具挑战性的操作——驾驶潜艇破除北极海面上的浮冰，然后浮出海面。

每一艘执行这一壮举的潜艇都能意识到浮冰群带来的巨大危险。在潜艇上浮之前准确了解浮冰的厚度对规避危险至关重要。

整个操作过程由潜艇的指挥官小心翼翼地控制着，他会根据一份详细的清单确保每一步都符合操作标准。声呐系统可以测量浮冰的距离，寻找一个合适的上浮位置。潜艇上的精密控制仪器可以操控潜艇上浮到一个精确的高度。在冷战时期，我们的潜艇基本上都安装了一个坚硬的“帆”，也就是潜艇顶部那个塔状的装置。但即使潜艇安装了这个坚硬的“帆”，在水下航行时仍然必须放下所有的桅杆和天线，先借助声呐系统去寻找比较薄的浮冰，需要破冰时再将装备竖起来。找到薄冰的过程就像在薄冰上行走一样危险，弄错一步就可能造成灾难性的后果。

一旦找到最薄的冰层，潜艇就会潜航到它的正下方，空气就会被充入压载舱中，从而产生浮力和必要的上升动力。如同水下的大多数

操作一样，锁定薄冰和充气上浮的操作也几乎是寂静无声的，但在潜艇的指挥室和声呐室，破冰时的声音还是依稀可辨，听起来低沉、刺耳、有节奏，直到冰层最终完全破裂才停止。

一旦浮冰破碎，船员们就可以登上指挥塔台，小心翼翼地打开潜艇上的门，爬到舱外检查潜艇是否破损，整个潜艇看起来就像悬挂在浮冰上一样。在检查潜艇损伤程度时，船员穿着为应对极寒天气而特别制作的衣服，并且有一根绳索将他们系在潜艇上。最终，我们的目标是让100名左右的船员都爬出来，到冰面上行走、拍照，并安全地避开北极熊（北极熊可能会悠闲地在潜艇上散步）。

水面的军舰可以去的地方有很多，但只有潜艇可以穿越纯净而冰冷的北冰洋。潜艇潜航在古老的冰层之下，借助破冰装置浮出这片纬度最高的海域。

北极的军事化是非常危险的。我们无法承受一场新的冷战（可能比之前的冷战更冷）带来的后果。北极有三个选择：成为一个合作区域（最好），成为一个竞争的区域（可能），成为一个爆发真正冲突的区域（这种可能性是存在的，但不大）。

目前，俄罗斯同美国和北约的关系处于冷战后的最低点，我敢打赌竞争将越来越激烈。我们将看到俄罗斯积极地在北极建设自己的军事力量。从某种意义上说，这是很自然的，因为保护其北方海岸的冰川消融了，俄罗斯人对他们边界的担忧再度出现（这也是俄罗斯在几个世纪间的许多糟糕经历造成的结果），我们将看到俄罗斯在北极地区开展更多的军事活动。随着美国和其他北约国家针对俄罗斯的军事举动做出回应，俄罗斯对边疆安全的担忧将很快成为一个自我实现的预言——越是担心北部海岸的安全，为保障其安全而采取军事行动，就越会激发其他利益相关方做出军事回应，最后真的影响了俄罗斯的边疆安全。怎么才能打破这个循环呢？正如上面讨论的那样，这需要多方面的努力，包括跨国的努力（北极理事会是主要途径）、跨部门

的努力（国土安全部、海岸警卫队、国防部和其他政府部门之间的合作）以及公私部门之间的合作。这三种努力都是必要的。

一个很好的例子就是在北极地区建立国际性的应急响应平台，但问题是美国能否在这个平台承担起领导者的角色，特别是在北冰洋基础设施的可持续开发方面。我们承担的责任很大，我们是否准备好去应对灾害并充分参与北极地区的搜救行动、环境减灾、科研外交和其他活动呢?

在过去的几个世纪，冰层覆盖了整个北极地区且终年不化，但今天这种情况已经发生了变化，每到夏天，从白令海到巴伦支海的冰层都会有部分消融，具备一定的通航条件，这激发了人类开采资源的行为以及其他相关活动。在这一地区的竞争者来自世界各地。北冰洋的能源勘探、开发和生产成了热点话题。

与穿越巴拿马运河或苏伊士运河相比，通过穿越地球顶部的北冰洋，欧洲和亚洲之间的航程能减少1/3。这种情况对未来的国际贸易路线或贸易模式会产生什么影响呢？要知道，历史上国际贸易路线或贸易模式的变化会影响各国之间的权力平衡。各国将如何使用北海航线、西北航道，或横跨北极的海上航线?

庞大的渔业企业正竭力养活这个饥饿的世界，它们随时准备进入不受监管的北冰洋公海海域，攫取那里的海洋生物资源。各国能够通过实施共同管理、限制商业行为来确保北极的海洋生态系统保持生命力吗?

即使我们目前整天被环绕在气氛紧张的气候问题会议之中，北极地区大气温度的上升速度仍是世界其他地区的两倍。事实上，在应对气候变化和其他全球性问题时，人类就像婴儿般稚嫩，只有通过国家间的协调，才有可能做出有效应对，我们能先放下那些尖酸刻薄的言辞去做到这一点吗？当我们结束对北极的研究时，不禁要问，在这片广阔的北部海域上，我们应该何去何从？我们能否在北冰洋规划并建

造可持续的基础设施，使其既能发挥效用又能带来希望，不仅有益于北冰洋地区也有益于整个地球呢?

在探索北冰洋的过程中，我们要充分认识到一个重要的事实，即经济繁荣、环境保护、社会公平、社会福利都是必要的，我们在为当代人谋求利益的同时，也有责任兼顾后人的利益。此外，如同地球上的其他地方一样，我们在北极地区也要通过共同努力去平衡国家利益和共同利益。随着北极周边地区的原住民以及非北极国家更多地参与到北极事务中，美国和其他北极国家需要用一种更平衡的方式去应对北冰洋开放后的机遇和挑战。

~~~~~~~~~

在一个多世纪以前的1879年，美国弥漫着一股“北极热”，当时的人们误以为北极的中心地带有一片温暖的陆地，但后来事实证明这种想象是错误的，“北极热”实际上是一种从未实现的“圈地热潮”。那一年，美国“珍妮特号”军舰搭载30多名水手从旧金山起航，向北冰洋进发。他们满怀雄心壮志向北冰洋的深处前进，希望使美国这个年轻的共和国成为第一个抵达北极的国家，进而壮大为一个世界强国。但当这艘军舰在北冰洋上漂浮了21个月之后，最终不堪压力断裂沉没了。虽然水手们英勇地向着西伯利亚前进，但最终33名探险人员中有超过一半的人丧生。就像汉普顿·塞兹在《冰雪王国：美国军舰珍妮特号的极地远征》 里所描述的那样，大多数勇敢的水手都至死不渝地希望将美国的军舰开到北极。自那次悲剧之后，美国对这一片具有重要地缘政治意义的海域基本上一直保持观望态度。然而，今天美国已经任命了一位高级官员担任北极事务的代表（即所谓的“北极沙皇”，我习惯将这个职务称作“冰王”），而且有越来越多的国家对北极地区表现出了高度关注，美国必须再次向整个世界表明我们的态度，我们要积极介入这个存在挑战但至关重要的地区。
~~~~~~~~~

从整体来看，就北冰洋地区而言，尽管美国在关注度、跨部门合作、破冰船、专用设备以及基础设施等方面都存在不足，但美国在北冰洋的地位已经比10年前要高得多了。现在的问题是美国是否拥有足够的长远眼光，是否能够把有限的资源用到最关键的地方。政府机构能够投入必要的资源去培训专业人才，使其了解北冰洋，并为美国如何利用北冰洋做出长远规划吗？国防部与国土安全部能否落实它们几年前制定的北冰洋战略？美国总统前往北冰洋地区，能否不要仅仅停留于拍照片、纪念原住民、给几个山头改名的层次？他们能否真正了解北冰洋带来的前景和风险？

从俄国手中购买阿拉斯加州的威廉·苏厄德是一个有眼光的人，他的这种眼光使美国未来能够迎来一个“北冰洋时代”。据说当他在世时，有人评价他能够超越公众舆论，不会畏首畏尾、亦步亦趋。希望今天的我们能够以他的精神为向导驶入北冰洋。

---

1. 在美国海军内部有一个不成文的习俗，乘舰到过北极圈以北的人被称作“蓝鼻子”。——译者注

第八章

失序的海洋：海上犯罪

尽管世界上的各大海域看起来是彼此独立的，但我们仍需要把它们当作一个全球性的海洋系统来研究。正如开篇讲到的那样，英国皇家海军（可能是地球上第一支能够在全球范围内投射军力的海军）所言不虚：大海是一个不可分割的整体。意思是说，任何一片水域，不论面积大小，归根结底都与海洋紧密相连，是全球性海洋系统的一部分。

海洋的确是一个繁忙的系统。尽管我们无法准确计算每天航行在海面上的船只数量，但可以估算出一个数字。通过查阅各种资料（包括被誉为国际海运行业大佬的克拉克森船运公司的资料），我们估算出每天大约有5万~ 6万艘大型商船活跃在世界各大海洋，包括散货船、货船、油轮、集装箱货运船、化学品船、游轮、滚装船、液化天然气船等。我担任海军舰长的时候，曾无数次与这些船只擦肩而过。世界上海军舰艇（大约5 000艘，包括海岸警卫队的小型快艇）之间的交流通常都十分专业。40多年的职业生涯让我感触最大的是海洋已经变得越来越拥挤不堪。据估计，目前穿梭于世界各大洋的船只数量与30年前相比增加了4 ~ 6倍。如果从上方俯视一幅用密集的红色、橘色、黄色线条标识的世界航道地图，世界海洋的战略通道和咽喉要地一目了然：红色的线条穿过南海、地中海；苏伊士运河和巴拿马运河像被茧丝包裹着；长长的线条环绕着非洲底部；红色的箭头在波斯湾和马六甲海峡纵横交错。在海洋这个巨大而繁忙的空间里，有成千上万艘各类船只时刻不停地来回穿梭。

幸运的是，在过去的3 000年里，在人类探索世界海洋的过程中，我们已经学会了很多东西。人类可以准确测绘每一片海域，闯进大洋深处，捕获生活在那里的鱼类、鸟类和哺乳类动物，监控并引导无数船只往来穿梭，勘测世界各水域精确的水文资料（海水温度、酸碱度、含盐度等）。尽管我们对海洋的认识已达到前所未有的高度，但仍有许多海域正待探索，我们不知道的东西还有很多——我们并不知道海洋作为一个高度关联的系统是如何运行的。从某种意义上讲，我们深刻认识了海洋，却未能智慧地理解它。

看看今天海洋面临的种种挑战就能明白这一点。有人称海洋为“世界上最大的犯罪现场”，也有人称其为“失序的海洋”。遗憾的是，这两种说法都切中要害。更糟糕的是，我们对两个与海洋息息相关又具有巨大破坏性的领域几乎一无所知——这就是海上犯罪与海洋污染。

~~~~~~~~~

海上犯罪种类繁多，下面举几个大家特别关注的例子。海盗：自从人类开始同海洋打交道以来，海盗就成为海洋的一大祸患；毒品走私：通过全球巨大的海上运输网络贩运海洛因、可卡因、冰毒等其他违禁物品的大型贸易活动；非法倾倒有毒物质：一种对环境构成严峻挑战的行为（后面还会讲到）；武器走私：从高端的弹道导弹到致命的小型手枪，走私范围涵盖所有致命的武器装备；非法捕鱼：正迅速摧毁世界渔业资源的疯狂行为；违禁物品走私：小到免税香烟大到巨额纸币（既有伪币也有真币）。下面我们将以海盗为例，讨论全球安全力量、船运公司、保险公司、跨国组织如何应对海盗带来的挑战。其中有很多现成的经验教训可应用于解决其他的海洋犯罪行为。我们还会特别关注对全球鱼类的捕捞问题。在这个问题上出现了很多法律纠纷，迄今为止国际社会的干预收效甚微。

显而易见，世界海洋面临的另一个重大挑战是环境问题。海洋环境已遭到巨大破坏：全球变暖导致极地冰盖融化，海平面上升；部分海域海水酸度升高，严重威胁到海洋各层级的食物链；海水变暖改变了物种的迁移模式，迁移模式的改变反过来又破坏了脆弱的海洋生态系统；海上建筑破坏了脆弱的珊瑚礁；有意或无意地在陆地或海上倾倒污物带来严重污染；开采石油和天然气直接或间接地影响了海洋生物赖以生存的海岸生态系统；高强度紫外线及其他形式的辐射；为获得深藏海底的钴、铜、镍、镁和稀土，对海洋资源的开采将会持续升级；人类沿海岸而居，大城市依海而建也会给环境带来巨大破坏。综上所述，人类面临的最大威胁也许就是全球海洋环境的破坏。
~~~~~~~~~

就世界海洋面对的危机而言，有三个问题不但完全超出了国家界限，也超出了人为划分的大海和大洋的界限：海盗、捕鱼、环境。这三个问题相互交织，每个都应当受到高度重视。

海盗

不得不承认，2009年我准备就任北约欧洲盟军司令的时候，海盗并不在我首要考虑的问题之列，阿富汗、巴尔干半岛、叙利亚、俄罗斯、利比亚看起来值得我倾注更多精力。但是在我充分了解非洲东部地区（主要集中在索马里附近海域）面临的严峻海盗危机后，情况就变得很明朗了：作为海军上将，我必须恪尽职守驱逐海盗。

毫无疑问，海盗作为海洋的一部分已经存在了3 000多年。早期有关海盗的记录集中在古希腊时期的地中海水域，当时海盗被称为“海民”；印度洋和西太平洋的部分海域也出现过海盗。恺撒大帝就曾被西西里岛的海盗抓获并短暂关押。北欧的海盗文化总的来说根植于海盗在海上的行为规范。经过几个世纪的发展，海盗文化在多个地区深深扎根，较突出的有18—19世纪在非洲北部海域活动的巴巴里海盗，活跃于17—18世纪（“海盗的黄金岁月”）的加勒比海盗，以及不时出现在马六甲海峡和南海的海盗。

二战后期，海盗活动相对较少，但到了20世纪末，海盗势力在全球多地强势回归，这种情况一直持续到今天。目前海盗活动较多的海域包括印度洋、非洲东北海岸附近的北阿拉伯海、非洲西海岸中部的几内亚湾、太平洋和印度洋之间的马六甲海峡。情况稍微好些的地方有南海和加勒比海。海盗无所不为，他们对私人游艇发动小规模攻击，抢劫巨型跨国油轮并扣押船只和船员以索要赎金。据多位观察人士估计，全球海运业为应对海盗袭扰支出的费用有150亿~ 200亿美元。这些费用包括：高额保险费、赎金、律师费、随船保安费，为避开海盗活动区绕道远行的费用，额外的警戒费以及为成功阻止海盗袭

击而升级船只配置所花费的技术和装备费用（如蛇形铁丝网和其他物理障碍，在船只两侧配置消防喷水设施等），还有国家派遣军舰和作战人员到海外参加反海盗行动而支出的费用。

作为北约欧洲盟军司令，我有时觉得花大量时间来研究海盗还真是有些讽刺。许多观察人士认为选一位海军上将来做第16任北约欧洲盟军司令是一个错误。历史上还有15位上将担任过这一职位，而首任北约盟军最高司令是艾森豪威尔将军。一直以来，北约关注的重点是地面战斗和航空高科技，很少关注海上发生的事情。在我的职业生涯中，我的确很少关注海盗问题。但我想我应当抓住机会驱逐海盗，这是海军军官义不容辞的责任。

北约对打击索马里海盗感兴趣的原因很简单：钱。在非洲东部海域和北阿拉伯海，海盗活动给进行海上贸易的欧洲公司造成了巨大冲击。另外，当地的恐怖组织索马里“青年党”开始向索马里海盗征收“税费”，并利用这些资金在索马里及邻近国家开展暴力和极端活动。我们还了解到，索马里“青年党”与“基地组织”有着千丝万缕的联系并且这个非洲组织也已经宣示效忠“伊斯兰国”。所以出于切断国际恐怖分子间联系的考虑，我们打击海盗是合理合法的。

造成索马里海盗猖獗的原因很多。首先，持续多年的内战和冲突使非洲东部地区饱受蹂躏，人们通过遵纪守法的途径谋生变得十分困难。因此一旦有相对容易的出路，即使非常危险，年轻的失业者也很容易被招募。其次，对很多转行做海盗的人来说，捕鱼是他们传统的收入来源。20世纪末，由于过度捕捞和近海生态环境的破坏，单靠捕鱼为生变得非常困难。杰伊·巴哈德尔的畅销书《索马里海盗》站在索马里人的立场，对这个问题有透彻的阐释（面对大型船运贸易公司，索马里人有苦难言）。再次，当地的水域条件很适合海盗活动。在海盗活动变得猖獗之前，满载货物的商船频繁进出苏伊士运河，它们的航行路线十分靠近索马里海岸。索马里海岸附近水面平静，非常适合

小型船只对大型商船发动突袭。最后，由于最近几十年没有遭受过大规模袭击，船运公司自鸣得意、疏于戒备，海盗便有机可乘。

到2009年，海盗活动达到了需要国际社会进行干预的程度。我就职北约欧洲盟军司令的时候，海盗发动攻击的次数急剧上升，2009—2010年全球发生了超过300起海盗攻击商船事件。近20艘大型船只被劫持，更加糟糕的是，有100多名船员被劫为人质。虽然很少发生致命的暴力事件，但海盗活动导致保险费用持续上涨，无辜的船员们被囚禁在恶劣的环境里（通常海盗将船只停靠在索马里海岸附近的小海湾里，被劫持的船员则被关在船上的一间狭小闷热的船舱里）。各种资源源源不断地流入当地恐怖分子手中，很显然，要解决海盗问题，需要做的事情还有很多。

许多国家向索马里海域增派了海上联合力量。这些军舰（主要是护卫舰、驱逐舰和轻型巡洋舰）来自北约、欧盟以及一支由美国牵头组建的松散的海湾国家联合海军。另外，因为每个国家都十分痛恨海盗，所以很多国家决定加入打击海盗的行列，原本与北约合作不多的国家也派出了自己的军舰。这些国家有俄罗斯、中国、印度、巴基斯坦，甚至还有伊朗。这个全球海上联盟给出了很好的例证：如果大家愿意齐心协力，国际社会是可以有所作为的。

我花了很多时间去协调这个联盟的外交关系，我造访过很多国家的首都。如果各国能认识到打击海盗、规范全球的公共海域符合每个参与国的利益，处理外交关系就会相对容易。北约与俄罗斯的合作卓有成效，从分享海上战术、交换通信设备到强化部队在海上的联系，双方都受益匪浅。与俄罗斯合作的这种模式在其他领域是极少见的。

我在东非打击海盗的工作较为成功，到2013年我卸任北约欧洲盟军司令的时候，海盗的攻击次数已明显下降，这一良好的态势一直保持到现在。有几个关键因素确保了此次成功。

首先，军舰的使用非常重要。一艘搭载一两架直升机的护卫舰或驱逐舰就可以覆盖方圆几千平方英里的区域，能够及时消灭海盗，击

沉他们的船只，并在海上抓捕和监禁海盗（至少暂时可以）。这些军舰清楚显示了国际社会的存在。在我担任北约欧洲盟军司令的4年里，北约与欧盟通常同时有3～5艘军舰并肩部署在那里。如果其他打击海盗的非正规联盟也能派出3～5艘军舰的话，这支力量就十分强大了。不过即使派出了这些军舰，我们的行动也总是落后海盗一步。这主要是因为海盗作案的区域远离非洲东北部海岸，范围差不多有整个欧洲那么大。当有人质疑我们为什么不把所有的海盗都抓起来时，我告诉他们，即使有15艘军舰，那也不过像试图用15辆警车覆盖整个西欧一样，那是不可能的。

我们还给这些军舰配备了远程海上巡逻机。这些身宽体大的四引擎飞机可覆盖辽阔的区域，续航时间长达8～12小时，可以从阿曼的军事基地、印度洋上的岛屿或者非洲之角起飞。这些在冷战时期用于反潜巡逻的飞机具备向海面发动突然袭击的能力，可以通过雷达从高空扫描海面，并且可以为搜寻海盗的直升机和军舰提供指挥控制。美国有P–3“猎户座”海上反潜巡逻机，英国有“猎人”反潜巡逻机，其他盟国也配备了类似的飞机。另外，为了便于从空中指挥作战行动，北约还配备了个头巨大的、有空中预警和控制系统的E–3飞机。这种飞机雷达的搜索范围广、通信先进、人员训练有素。身为北约全球作战行动的最高指挥官，我直接指挥这些战机执行打击海盗的任务。

在战术上，我们决定采取传统的办法：组织船队。我们告诫这5万艘常年需要穿越该海域的游轮和商船不要单独行动。为了保护它们，这些船只必须以船队的形式集体行动。我们没有足够的军舰为每支船队护航，但我们可以让军舰尽量靠近船队，以便及时做出反应并击退海盗。我们还讨论过要不要上岸去攻击海盗的老巢的问题，因为对大部分海盗的巢穴我们都了如指掌。但是考虑到上岸攻击可能造成的其他损伤，加上无法准确找到海盗的具体位置（因为海盗的船只和装备看起来就像是用于合法商业行为的小渔船或独桅帆船），我们无法达成一致的政治意见。还有就是，我们缺少可以协调岸上行动的国家的

支持，所以我们的战术行动基本只限于国际公共海域。根据国际法，任何国家都有权在那里打击海盗。

在打击海盗的行动中，最棘手的问题实际上出现在抓住海盗之后，我们经常抓住海盗。这些年轻的索马里海盗大多染上了一种叫阿拉伯茶的毒品，嚼阿拉伯茶在该地区有几百年的历史。他们没有身份证件，也不认同任何政府，我们抓到人之后不知道该把他们交给谁来审判。通常我们一靠近他们，他们就将登船用的梯子和枪支扔到船外。所以在我们登上他们的小船进行检查时，他们似乎只是些“无辜”的渔民，找不到任何他们干坏事的证据（除非把他们抓个现行并录像）。后来，有几个当地政府同意审判他们并定罪量刑，如肯尼亚。这些海盗比较幸运，我们没有采取过去对待此类犯罪的老办法——将他们吊在檩条上进行惩罚。反海盗联盟中有些国家可能想这么做，但在我参与的行动中，我们一直都遵循西方司法程序的惯例。

除了海上和空中的军事手段外，船运企业自己也在想办法对付海盗。刚开始的时候，努力的重点在于规划航行路线和组织船队，这要求船长们在海上密切协作并参与我们的护航行动。随着时间的推移，每当进出这一海域的时候，他们就能通过无线电与我们的行动中心（在波斯湾和其他沿海地区）进行沟通。渐渐地，这些船只在分享信息方面的合作更加密切，还彼此交换击退海盗的办法，如利用商船的速度和巨大的船体摆脱海盗；在船舷两边设置有效障碍物，如铁丝网；使用消防水管带反击海盗的登船行动；使用声波和冲击波等非致命武器打击海盗；或者干脆就让一些船员守在甲板上，当海盗试图登船时，就将他们登船用的梯子掀进海里。

这些措施存在的问题是，商船的船员要去做一些他们不擅长的事情。如今的船员早已过惯了人员不多、饭菜美味、环境舒适的船上生活，让他们去跟海盗打仗是不太容易的事。因此许多船主事先都做好了计划，一旦遭遇海盗，他们就让船员躲进有防护作用的船舱里，在那里通过无线电对外求救。电影《菲利普斯船长》讲述的就是“马士基

·阿拉巴马号”商船被索马里海盗劫持的故事，营救人质的行动惟妙惟肖地展示了船只被劫持的全过程。

船运公司在船上配备警卫人员的决定最终改变了整个形势，非洲东部海岸附近的海盗数量迅速下降。在几百年与海盗对抗的过程中，这是一个新办法。考虑到一些不利因素，刚开始的时候船运公司并不想使用这种方法。他们很担心这些雇佣兵会在海上滥杀无辜渔民或其他水手。顺便说一句，这样的事情的确发生过，不但雇佣兵会犯这样的错误，即便是训练有素的意大利海上警卫队也不例外——2012年，他们登上一艘悬挂着意大利国旗的船只，射杀了两名印度渔民。这件事发生在距离印度喀拉拉邦海岸20英里处。此处虽是外海，但在印度专属经济区（200海里）内。此案仍在审理中，意大利的警卫队员最终可能会被印度法院重判并监禁。

考虑到此类事件可能引起的法律纠纷，船运公司最终决定向雇佣军公司寻求保护。每艘船配备2~6名装备精良、训练有素（至少在使用武器方面）的私人保安。这个办法的主要问题是：如何为这些安保人员提供武器弹药？让他们驻扎在何处？如何将他们训练成合格的护卫人员？他们应当遵循什么样的交战规则？由于他们活动的地点大多在不归任何国家管辖的公海，这已经成为国际法上的一个复杂问题。即使他们能被训练成合格的安保人员，但这支力量的存在就会导致类似电影《疯狂的麦克斯》中的混乱局面。这些安保人员并不是真正的流氓斗士，他们的存在会让海军士兵感到十分紧张，就像城市中的警察不希望看到武装的私人保镖或者持枪的商场警卫一样。尽管如此，这些安保人员的作用十分显著——有安保人员的船只从来没有被成功劫持过。这或许是因为他们占有油轮船体高大的巨大优势，而海盗没有重武器，并且训练不足、实战能力很弱。因此海盗们在遭遇这样的船只时，通常会选择逃跑。

最后，除了国家的军事干预和企业的努力之外，国际社会还可以在岸上大有作为。从现实情况来看，我们不但需要解决海上的海盗问

题，岸上的问题也亟待解决，正是岸上糟糕的状况迫使这些年轻人走上了一条凶险的不归路。我们还需要当地海岸警卫队和警察的协助，以及一套行之有效的司法系统。索马里艰难的建国之路是由欧盟主导的，索马里的政府可以说是一个“混合政府”。位于非洲之角东部地区的新生政权包括索马里、索马里兰和邦特兰，它们打击、审判、监禁海盗的能力正在不断增强。

好消息是，在索马里附近的海域，海盗劫持商船的事件正迅速减少。但如同所有反击跨国威胁（恐怖主义、毒品、贩卖人口、走私）的行动一样，当国际社会专注于打击某一区域的犯罪活动时，这些活动又会在另一个地方出现。海盗活动就是如此，有迹象表明，海盗正在非洲的另一侧（几内亚湾）强势崛起。

记得在一次地中海的行动中，我抽空去了一趟几内亚湾。那是一片广袤的海域，非洲西部的河流在这里流入大海，河水中携带的泥沙汇集形成了三角洲，其中最著名的河流是尼日尔河和沃尔特河。30年前，这里是一个宁静的世界，但自从变成世界最大的油气产地之一后，这里的宁静便不复存在，海上和岸上到处都是开采油气的设施。几内亚湾地区的非法活动历史悠久，近年来又出现了一个名为“博科圣地”（意思是禁止西方教育）的伊斯兰教激进组织。在这两股势力的搅动下，几内亚湾的海盗活动风起云涌，许多西方国家认为有必要重新团结起来，在非洲西海岸发动一场类似几年前在非洲东海岸的行动，打击海盗的嚣张气焰。好消息是，这个地方有较强的海岸警卫队、警察部队和地面军事力量。虽然这里的国家充斥着腐败、贿赂以及外部干涉，但至少它们还是有司法体系的。看起来平息几内亚湾海盗的行动已不可避免。这一地区的情况可能与约瑟夫·康拉德在《黑暗之心》中的描述相似：社会混乱不堪、危机四伏，急需恢复秩序。最后，针对海洋失序的问题，单靠海上的行动还远远不够，更需要的是稳定的社会、可靠的治安、公平的法庭、合法的拘禁、多方的情报。最重要的是，从长远考虑，要为人们提供工作和受教育的机会，防止他们（潜在的海盗）步上约翰尼·德普的后尘。

从全球范围来看，海盗活动在过去的几年里已经逐渐减少。但需要说明的是，国际上对海盗事件的报道非常不足，特别是发生在非洲东、西海岸的海盗事件。最权威的消息来源是ReCAAP（《亚洲打击海盗及武装抢劫船只的地区合作协定》），这是一个松散的国家间组织，主要任务是打击非洲之角的海盗。该组织也在关注全球发展趋势，随着非洲西海岸海盗活动的增加，我们应该会收到关于他们的更多消息。至于其他海上犯罪活动，解决的关键也在于合作。打击海盗是一项不折不扣的团队活动。

捕鱼

世界海洋法律体系面临的第二大挑战是渔业捕捞。海洋占地球表面积的70%，平均深度超过7英里，我们有理由相信海洋蕴藏了巨大的渔业资源。如果不受国界和国际条约的限制，捕鱼将是人类在海洋上的主要活动，产业价值超过2 250亿美元。欧洲、美国和日本对鱼类的需求巨大且还在持续增长，中国也不例外，中国还是世界上最大的鱼产品出口国。值得注意的是，如此巨大的消费需求大部分集中在发达国家，它们进口的鱼产品占全球鱼产品总价值的3/4。

由于过度捕捞，全球渔业资源面临着大量减少的危机。过度捕捞违反了国家专属经济区、国际公约和文化传统的相关规定。最近的一项研究认为全球有超过60%的渔业资源需要得到“恢复”，全球渔业存在崩溃的风险。这份统计报告显示，自20世纪50年代到90年代末，“域外”（相对于传统渔场）捕鱼活动呈上升趋势，但在那以后基本没什么变化。

从一个非捕鱼者的角度看，在某些海域航行想不被渔船阻碍是不可能的。我个人最糟糕的经历发生在东亚，我曾目睹铺天盖地的中国籍、越南籍、菲律宾籍捕鱼船队繁忙地穿梭于南海海域。20世纪80年代，当我们的军舰靠近菲律宾的岛屿时，只要风向合适，隔着几英里

远我就可以闻到一种混合了柴油、炊烟和鱼腥味的渔船的味道。这些小渔船灯光微弱，高速穿梭于捕捞区，在我们排水量达9 000吨的驱逐舰和巡洋舰面前显得十分脆弱。这些渔船几乎都是木制的，我们的雷达很难清晰地捕捉到它们，我们通常都要在军舰的前甲板上设置观察哨，用双筒望远镜从模糊的海平线上将他们找出来。

渔业监管是一项浩大的工程，规范全球贸易也需要巨大的努力。自从《联合国海洋法公约》在世界范围内生效以来，很多国家加强了对200海里内专属经济区的控制。沿海国家对其专属经济区拥有合法主权，并承担对该区域内渔业资源进行管理的责任。在专属经济区之外，捕鱼行为受一系列国际条约的制约（据统计，大约有超过70个条约）。这些条约主要是针对鱼类的，但也有针对海龟、海豹、北极熊、海豚以及其他物种的条款。虽然大多数国际条约都设有秘书处（一种小型的管理组织），但这些机构很少具备执行能力。这样问题就来了，出现了所谓“无序之海”的说法。尽管国际社会付出了不懈努力，但大多数观察人士认为，全球近90%的渔业资源处于“充分开发、过度开发、已枯竭或正从枯竭中恢复的状态”。[注]许多鱼类数量急剧减少，例如金枪鱼，与高峰时期相比数量减少了50%。“海洋被消耗的速度是森林被消耗的速度的两倍”，前景堪忧！

有几个彼此并无关联的原因导致了渔业资源减少，每个都亟待研究。第一，我们还没有能力提供精确的计量方法。尽管目前我们可以很好地追踪海洋的生物数量（根据已有的报告，实际上在“无序之海”还有很多情况并没有形成报告），但我们无法准确测出这些鱼群的再生能力的规模和水平。正如威廉·慕莫教授所言，人为地将鱼类分割为几个部分破坏了鱼类种群的再生能力。[注]另外一个值得注意的现象是，渔网往往会捕捉到最大的鱼类，这使得鱼类种群中个头最大的成员数量急剧减少。在过去的几十年里，这种破坏性的后果已现端倪。

造成渔业资源减少最直接的原因是过度捕捞。贫困的渔民既窘迫又贪婪，而大型工业企业只看重眼前利益，竭泽而渔，这都是造成渔

业资源减少的重要原因。作为海军军官，我经常遇到声势浩大的捕鱼行动，有轻型（依然很大）长线捕鱼平台，大型围网捕鱼作业等。许多渔场附近就建有大型的鱼类加工厂（尤其是中国和俄罗斯的渔场），这样就可以迅速加工捕获的鱼类并避开检查者的眼睛。破坏性的捕捞行为是造成过度捕捞的关键，例如使用海底拖网捕鱼，不仅会影响到鱼类本身，还会对海底造成极大破坏。

还有一个不好的趋势是，许多国家的政府部门出于政治上的考虑，对当地的破坏性捕鱼行为视而不见。同时，政府部门也不愿意设立检查机构（海岸警卫队）和巡回法庭，以过度捕捞的名义监管捕鱼行为，并因此增加开支。在这种思想支配下，非法捕鱼、违章捕鱼、隐瞒捕鱼的行为十分泛滥（简称IUV），非法捕捞的鱼类数量占捕鱼总量的1/3还多，价值数十亿美元。为什么会发生这样的情况？当我问到为什么不再以鱼类的名字给潜艇命名时（这一做法打破了美国海军数十年的传统），美国海军上将海曼·里科弗说，“鱼不会投票”。如果鱼真的可以开口说话的话（不幸的是这不太可能），过度捕捞的行为就会因为政治压力有所收敛。

另外一个造成过度捕捞的因素政府是完全可以控制的，即政府对捕鱼行为的资助。出于改善当地经济的考虑，国家领导人有时会将政府资金直接用于补贴捕鱼业。由于有政府资金的支持，捕鱼船队的规模远超所需。有观察人士认为，每年有将近200亿美元的资金流向生产鱼产品的企业。捕鱼带来了经济的持续繁荣，故而即使渔业资源即将枯竭，捕鱼行为也没有停止过。

令人震惊的是，有1/4的鱼是被“顺便”捕获的。有许多鱼和其他一些海洋生物并不是预期的捕获目标，它们是被偶然带上岸的。捕鱼船使用巨大的工业拖网，当贴着海床拖拽渔网的时候，其破坏力超出想象。国际社会对管理这种行为无能为力。这让我想起了我在墨西哥湾的经历。我亲眼看见了捕虾船满载而归的场景，大量的海龟、海鱼甚至海洋哺乳动物也被一起带了回来。一旦你明白了这种“顺便”捕获带

来的巨大破坏，你就很难无动于衷地站在军舰的舰桥上袖手旁观。除此之外，还有一种趋势是使用破坏性极强的方法捕鱼，如使用炸药和氰化物。这不但对渔业管理构成挑战，也严重威胁着脆弱的珊瑚礁。如果把海洋看作战场的话，这里每天都在上演着暴行，无法无天！

当然这里面还有国际政治因素的作用——悬挂方便旗就是其中之一。商业船只悬挂方便旗的做法由来已久，悬挂某国国旗相当于船只注册了该国国籍（就像汽车的注册登记一样），能给船只行动带来很多便利。与离岸银行账户不同，悬挂方便旗仅仅是捕鱼业中（当然，在整个商业海运领域都是如此）逃避责任和义务的一种手段。船主们除了希望在一些方面（如捕鱼、污染）获得较低的执行标准外，还试图获得最低的交易价格。目前悬挂方便旗的渔船有1 000～2 000艘。这些船只大多来自加勒比地区的国家，如伯利兹、洪都拉斯、巴拿马（因方便旗而出名）。提供方便旗的国家可以收取注册费，但这种做法让广大渔民和执法者（如海岸警卫）的生活变得更加艰难，因为这些国家不惩罚违法者，甚至根本没有完备的法律体系。从全球范围来看，大约有55%的各类船只（渔船、油轮、货船、客轮等）都悬挂方便旗，其中40%的船只来自以下国家：巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛共和国。作为海军军官，一看到这三个国家的国旗我就知道，如果在公海上我想派人登上这几个国家的船只检查上面是否有恐怖分子、毒品、走私货币或者其他违禁品，和船员的协商谈判将异常困难。

因上述问题的存在，海洋的生产力持续下滑，这会影响到世界渔业的长远发展。除非私人企业、国家和国际组织能够更加规范、更加科学地对捕鱼活动实施管理，否则我们无法期待海洋能够满足我们对蛋白质日益增长的需求。毕竟如今有10多亿人需要从鱼类身上获取蛋白质，而且差不多有同样多的人依赖海洋生活。据统计，自20世纪70年代以来，世界渔业资源已经减少了50%。

最后，我们还要认识到潜在的地缘政治冲突对渔业的影响正在加剧。由几千艘渔船组成的庞大的中国捕鱼船队屡屡因非法捕鱼遭到扣

押。仅印度尼西亚一国就抓获并摧毁（炸掉）了十几条渔船，澳大利亚和韩国也经常扣押非法捕鱼船只。这些行为加剧了东亚和西太平洋地区的紧张局势，该地区是世界上最动荡的地区之一。

环境污染

海盗和非法捕鱼是海上犯罪活动的两个重要方面，但公海上最大的犯罪活动是每天都在发生的故意污染海洋的行为，这种行为其实是可以被阻止的。如果海洋被破坏，我们只能眼睁睁地看着我们的子孙后代被剥夺他们与生俱来的权利。为了人类的未来，我们需要齐心协力保护好海洋资源，否则海洋带给人类的财富将全部丧失。这是30年前《联合国海洋法公约》谈判的前提。但遗憾的是，该公约在阻止海洋污染方面并没有起到应有的作用。

1981年秋天，我来到位于马萨诸塞州梅德福市的塔夫茨大学弗莱彻法律与外交学院，当时我刚刚结束了在驱逐舰和航空母舰上5年的服役生涯。从安纳波利斯海军学院毕业后（我们的课程从来没有教过我们关于环境的问题），我去海军舰队报到时看到我们的工程人员将军舰上满是黑乎乎油污的脏水抽到船外，他没有受到任何惩罚，我对此也并无疑虑。我们将大量完全没经过检查的垃圾倒进离海岸很近的大海里——废弃塑料、有毒物质、医疗垃圾、轻微放射性物质以及各种各样的危险物品，它们填满了整个海洋。我那时候当然没有觉得自己的行为是违法的，这一切不过是“正常的、每天都在发生的事”而已。如果那时候思考这个问题，我很可能会认为：海洋广袤无际，它完全有能力自我净化，我们的行为正当且正常，没有什么不妥。

20世纪80年代中期我来到弗莱彻法律与外交学院，开始学习与海洋有关的科学、政策和海洋物理方面的知识，在这之前，我虽身为海军军官，但我对这些知识一无所知。有时候要真正理解你热爱的东西（比如做一名海军军官），特别是去判断它是否会带来伤害（尽管它

可能没有造成伤害的意图），我们需要后退一步审视它。作为一个“热爱并追随大海”的人，我那时的做法是进行自我反省（现在也一样）。在两年紧张的学习期间，围绕《联合国海洋法公约》，我完成了自己的博士论文并获得了国际法专业博士学位。

气候变化对海洋的影响越发显著，最明显的就是全球变暖、海水升温。人类活动产生的几乎所有（90%以上）过剩热量最终都将影响到海洋，因此海洋表面和海洋底部的温度升高也不足为奇。在海底1万英尺深处的海水温度也在上升，部分海域的水温上升了将近整整1华氏度。这听起来好像没什么值得大惊小怪的，但它对海洋生物的影响相当深远且不可阻挡，许多物种已经面临着改变迁徙方式的压力。海洋生物向地球两极的迁徙将会产生很多次生效应，对捕鱼业影响巨大。

海水升温还会对海洋洋流产生影响。海水盐度、海风、洋流以及从海底向上翻涌的养分（这些营养物质供养着全球许多传统渔场中的鱼类）之间存在着一种复杂的相互作用。如果海洋的表面温度和水下温度差异过大，那么上升的洋流就会消失，给海洋生物带来负面影响。另外，由于地球两极冰川融化，海水含盐度降低，导致海水酸度升高，加上臭氧层消失，地球环境将进一步恶化。

虽然人们对温度上升忧心忡忡，但对未来人类生活影响最大的因素却是海平面上升。海平面上升与极地冰盖融化、海水量增加有密切关系。海水量以惊人的速度增加，海平面也正在加速上升。有研究者认为，目前海平面上升的速度是过去的两倍，这主要是因为全球变暖造成冰川和极地冰盖大量融化。这种变化带来的潜在影响是显而易见的：海岸生态系统是世界上最脆弱的生态系统之一，它的作用十分重要——过滤污水、控制雨水，为当地物种提供养分等。海岸生态系统的破坏将给近海渔场带来毁灭性的灾难，进而加速全球变暖。海平面上升还会使目前大量适合人类居住的土地被大海淹没。也就是说，沿海的一些居民区将会消失，一些小岛将被淹没，一些港口也会消失。

地球上有将近30亿人口居住在沿海地区，这将使全球人口的迁移变得异常艰难。

影响海洋的另外两个关键问题是原油污染和资源开发。尽管在过去的几十年里，我们在环保意识、制度规范和法律执行力度方面有所改善，但原油污染和资源开发对海洋的危害仍然存在。这两个问题相互交织，且都涉及液态碳氢化合物。

原油泄漏最严重也最为常见。泄漏的原油可能来自海上石油钻井平台、陆上输油管道或海上的油轮，其中最明显的也许是海上石油钻井平台。海底资源的开发是一项复杂而艰巨的工作。在我的职业生涯中，我造访过很多不同国家的海岸线，那些巨大又丑陋的石油钻井平台总是让我很难过。我也碰到过几次重大的原油泄漏事故，那情景简直就是大型灾难现场：满身油污的海鸟在海面上垂死挣扎，成片的死鱼漂浮在海面，海水泛着令人恶心的油光，这样恐怖的情景让人终生难忘！1991年，第一次海湾战争期间，我就有过一次这样的经历。萨达姆的部队故意打开了从陆地通向波斯湾的石油管道以及石油钻井平台，向波斯湾北部海域倾倒了4亿多加仑[注]的原油，希望以此来阻碍入侵伊拉克并向科威特进军的盟军部队。厚厚的原油覆盖了差不多4 000平方英里的水域。我们在该地区的作战能力并没有因此受到任何影响，但这给波斯湾带来了灾难性的后果。

最严重的一次海上石油钻井平台原油泄漏事故发生在2010年，即英国石油公司“深水地平线钻井平台”在墨西哥湾的爆炸事故。事故造成11名工人（主要是海员）死亡，超过两亿加仑的原油流入墨西哥湾。爆炸发生后，每天有200万加仑的原油流入墨西哥湾，工程技术人员想尽了一切办法，包括使用战术核武器，花了将近三个月的时间才封堵住泄漏点。将近600英里长的海岸线被原油污染和破坏，数百万居民的生活受到干扰甚至无法维持生计。英国石油公司采取了许多补救和赔偿措施，包括支付巨额罚金。不幸的是，由于大量鱼类和鸟类的

死亡，许多物种的循环系统遭到严重破坏，长期的花费仍然难以估计。

在过去几十年中，以加仑计算，最严重的原油泄漏事故是油轮造成的。作为一名海军军官，我在海上遇到过成千上万艘巨型油轮，其中绝大部分运转良好、操作专业。我们经常相互打招呼以示友好，偶尔也会为他们提供救援和医疗支援。这些巨型油轮的个头有美国超级航母的三倍大，但船上的操作人员却很少，通常只有十几人，而一艘航空母舰上却有几千人。这些油轮一旦发生事故，后果不堪设想，最糟糕情况的莫过于原油泄漏。作为美国人，我们不会忘记发生在阿拉斯加州威廉王子湾的“埃克森·瓦尔迪兹号”油轮漏油事故。这次事故并未发生在海上钻井平台，而是由于操作不当导致的船只漏油。泄漏的原油覆盖了1 400英里长的海岸线，导致几百万生物（包括50万只海鸟）死亡。但这起事故还上不了历史上最严重的30起原油泄漏事故排行榜，与英国石油公司泄漏了两亿加仑原油的事故相比，这次事故“只不过”泄漏了1 100万加仑原油。

这些发生在海上石油钻井平台和油轮上的重大漏油事故让我们的良心极为不安，也将为后人谨记。但是与那些日复一日、年复一年排入大海的油污相比，这些漏油实在算不得什么。日常的污染源很多：夜色掩盖下的非法倾倒物，混含石油的垃圾，随清洁水源和大江大河汇入大海的汽车废水和油性杀虫剂。有专家认为，每年诸如此类持续不断且不易被察觉的原油污染物多达5亿加仑。

一些重大事件，比如英国石油公司的“深水地平线钻井平台”漏油事故或者“埃克森·瓦尔迪兹号”漏油事故，因影响深远受到媒体的高度关注，但对海洋构成最大威胁的其实是那些长期存在的但未被报道的持续污染海洋的行为，其潜在的影响值得深入研究。

原油污染之所以受到高度关注，是因为它造成的负面影响是有目共睹的。还有一种污染也值得高度关注，那就是化学污染。诸多化工企业产生的有毒化学物质最终都流入了海洋，比如大量被污染的淤泥

随着河流流进了海洋，这些淤泥裹挟着企业及居民活动产生的大量废弃污染物。大量使用化肥的农业活动也是造成此类污染的一个重要原因。汽车产生的废气废水最终也都进入了大海。有毒化学物质如水银，进入海洋之后会累积在一些大型鱼类如剑鱼和金枪鱼的体内。在一些缺乏监管的国家，污染海洋的行为司空见惯。人们将工厂产生的工业废弃物、人类的排泄物以及其他液态物质不经过任何处理直接排入江河或海洋。

另一个相当常见并令人担心的问题是塑料和垃圾也被直接倒入大海。当然，在这方面美国海军的手也不干净。我清楚记得我们将各种各样的垃圾装入塑料袋扔进大海。70年代，我曾站在驱逐舰的甲板上看着数百只海鸥在我们随意丢弃的垃圾上盘旋。现在我们知道了塑料的危害，所以世界各国海军以及有责任心的商业船队应该规范一下他们的行为。在此向伊恩·弗莱明及其不朽著作《钻石恒久远》表示歉意，借用他的话，对海洋而言，塑料恒久远。

塑料即使能够降解成小块，其基本成分也仍然存在。如果海洋动物特别是海鸟和海龟吃掉这些垃圾，塑料就会进入它们的消化系统，在大海和海洋生物的消化系统中，发现了越来越多的塑料。至于其他的垃圾，大多数可以被生物降解，不会对海洋构成危害。但仍有很多船只和垃圾处理作业不断将有害物质倒入大海，如医疗垃圾（针头、针管、支架等）、污水、化学品、药品以及其他生物无法降解的物质。

放眼未来，既有好消息也有坏消息。坏消息是，海洋污染只会增加不会减少，因为我们对鱼蛋白和碳氢化合物的需求会更高，世界人口也会持续增长（到21世纪末世界人口将增加到100亿）。向海洋倾倒生活垃圾、塑料废弃物、医疗垃圾和污水等都会给海洋造成危害，靠近海岸线的地方受到的影响更大，尤其是一些脆弱但非常重要的珊瑚礁。未来可能还会有新的开发海洋的活动，如开采海底矿藏，深藏海底的铜、钴、锰、镍、稀土等矿藏就像埋在地里的土豆一样等待着被

挖掘出来。好消息是，我们仍有时间采取措施保护海洋。从现在开始，加大对现有条约的执行力度，就制定新的国际规则进行谈判，全球互联互通、合理利用海洋资源。我们虽不可能完全驯服这广袤而失序的海洋，但我们可以主动作为、减少风险。

我们应该做些什么?

面对失序的海洋，我们应该做些什么？作为国家公民，尤其是对靠海洋谋生或从事我这样职业的人来说，我们怎样才能合作解决这个棘手的全球性问题？当我们扬帆驶向21世纪的时候，对水手和那些真正热爱海洋的人来说，海洋污染是个必须解决的重要问题。

提高国际合作水平是解决问题的关键。只有通过高水平的跨国、跨机构以及私营企业之间的合作，我们才能应对世界海洋面临的巨大挑战。可惜的是，这种努力的结果到目前为止不尽如人意。当然，20世纪80年代通过国际谈判达成的《联合国海洋法公约》是一个巨大的成就。80年代早期，人们对第一个真正意义上的全球海洋管理条约抱有极大的热情，许多国家参与了条约的谈判。这个条约显然并没能解决海洋监管的所有问题，但如果没有这个条约的话，很难想象世界海洋秩序将会乱到什么程度。美国拥有世界上最强大的海上力量，却拒绝签署该条约（美国不同意该条约关于海底矿藏开发的条款，这是美国新保守派的愚蠢立场）。以《联合国海洋法公约》为基础推进其他国际条约的谈判，我个人觉得还是有希望的。更重要的是，我们可以通过联合制裁，运用法律加大对各种条约的执行力度，让那些不遵守条约的国家感到耻辱。总体来说，我对国际海上合作持谨慎的乐观态度。

2010年，国际社会誓言要共同努力，在2020年时至少使世界海洋10%的海域受到保护。然而到目前为止，只有2%的海域被纳入保护区。虽然也有一些成功的案例，例如英国在南太平洋靠近皮特凯恩岛

处设立了一个比英国国土面积大两倍的海上保护区，但国际社会的努力总体上要落后很多。此外，针对捕鱼、污染、全球环境等诸多问题，还没有完备、可操作的法律体系。

跨机构合作的情况也不容乐观。尽管奥巴马政府制订了反对非法捕鱼的政府计划，但他们没有足够的资源去实现既定目标。美国海岸警卫队和海军都没有多余的精力去完成计划中的艰巨任务。但各机构还是有合作意愿的，只是能力不足，这也是一些跨机构合作项目经常失败的原因。美国和其他国家的情况都差不多。遗憾的是，在保护海洋的问题上，大多数国家并未能达成一致。

另一个重要的合作领域是公共机构和私人企业之间的跨部门合作。例如，国际船运公司正在加强与国际组织（如联合国国际海事组织）的合作，联合制定海上活动的行为规范，条款涉及海上活动的全部内容，从倾倒垃圾到水手、工程师、甲板瞭望员、大副、船长的资质审查，无所不包。很多渔业公司也加强了与政府部门和世界组织之间的合作，致力于营造一个有序的全球渔业环境。油气公司同官方的高水平合作也在同步进行。克服政治敌意是在海洋领域进行合作的关键。

在威廉·慕莫那份关于海洋的优秀报告中，他和他的合作者确认，目前已经有76个“针对管理一个或多个物种、捕鱼行为、全球和地区海洋资源的国际条约、协议、条款和框架”。这种国际合作模式带来了希望与挑战：许多国际合作项目缺少秘书处、办事机构和执法机制。在已有的76个条约中只有6个具备上述三个条件。海洋管理的其他领域也是这种情况。显然，我们还有很多工作要做——不仅要达成更多的条约和协议，还要正确地管理和执行这些条约。最好的办法就是在联合国专门机构（主要是国际海事组织）的保护下，以《联合国海洋法公约》为指导开展工作。将近200个国家历经10年的艰难谈判才达成这个公约。

我们要勇于创新、大胆试验，探索管理海洋活动的新思路，让更多的人行动起来，参与海洋监管。设立更多的海洋保护区是一个很好的办法，就像我们在陆地上做的那样，为鱼类、海鸟和海洋哺乳动物设立保护区。向社会公示哪些公司是遵纪守法做生意的，鼓励全社会共同承担对海洋的责任，这些都是行之有效的办法。加强与水族馆、动物园、环境保护组织、智库的联系也很有必要。

我们必须为保护海洋规划一个蓝图，这需要政府之间、政府部门内部及私人企业的共同努力，所有的努力都必须建立在有效的战略沟通之上。如果我们不能让所有国家的民众都明白海洋不是一个巨大的、坚不可摧的垃圾填埋场，也并非一个取之不尽用之不竭的蛋白质资源库，我们就不能在全球范围内改变我们面对的现状。要驯服失序的海洋，我们还有很长的路要走。

---

1. William Moomaw and Sara Blankenship, “Charting a New Course for the Oceans,”*CIERP Discussion Paper 10* , Center for International Environment and Resource Policy, Fletcher School, Tufts University, April 2014, 14.
2. William Moomaw and Sara Blankenship, “Charting a New Course for the Oceans,”*CIERP Discussion Paper 10* , Center for International Environment and Resource Policy, Fletcher School, Tufts University, April 2014, 14.
3. 1美制加仑≈3.78升。——编者注

第九章

美国与海洋：面向21世纪的海军战略

我第一次听说阿尔弗雷德·塞耶·马汉还是在17岁刚进美国海军学院那年，那会儿人们把大一新生叫作“生瓜蛋子”，这可不是个多么有爱心的绰号。一个年级的学员有1 000人左右，头一年都要学习一门叫作“海权”的课程。班上一些调皮的同学称这门课为“睡觉课”，暗指这门课很无聊。但对我来说，它倒别具吸引力。

“海权”这门课在当代是由德高望重的历史学家E. B.波特开设的，他还撰写过经典的蓝封皮系列的同名教科书。这对他来说是件幸事，每年卖1 000本精装教材，就可以尽情享用限量版的波本威士忌，据我所知这是他的最爱。我至今仍保存着在“生瓜蛋子”那一年用过的课本，虽说书有些破旧了，不过里面的内容还是能让我温故知新。尽管本书在形式和内容上与E.B.波特的那一本截然不同，但如此命名也是为了向他和这门课程致敬。

“海权”这门课是按照人类海上军事力量发展的时间脉络展开的。它以史前史开篇，一笔带过古希腊和古罗马时代的桡桨大帆船，然后写到奥斯曼帝国与哈布斯堡王朝在地中海勒班陀的经典战役；这门课程浓墨重彩地讲述了美国独立战争中的海上战场，以及北非的巴巴里海盗和斯蒂芬·迪凯特的英雄事迹。此后，课程放慢节奏，开始讲解19世纪美国海上力量发展的漫长过程，并重点讲述美国内战，真实再现了一战和二战期间的海上战事。这门课的视角是典型的西方中心主义的，乃至修完课程后，你会以为中国人就没造过船。课程的讲授方式也都是非常美式的，观点极其传统。而所有这一切的奠基人是“大主教”阿尔弗雷德·塞耶·马汉将军。

美国前战争部长亨利·史汀生曾经说过，马汉体现的是“海军部的怪异心态——经常脱离逻辑领域，一头扎进了晦暗的宗教世界，于是海神成了上帝，马汉成了先知，美国海军成了唯一正统的教会”。马汉于1840年出生在西点——美国陆军军官学校所在地，他的父亲是西点军校的教授。马汉的中间名塞耶是为了致敬人称“西点之父”的西尔韦纳斯·塞耶。马汉早年的方方面面似乎都预示着他会成为一名陆军军

官，不过他早年就有志入读美国海军学院，并以第二名的成绩于1859年毕业。

南北战争时期，马汉在联邦海军服役。从军期间，他按要求完成了海上服役的年限，衔列上校，并担任过若干艘军舰的舰长。在所有人看来，作为一名水兵，他并没有什么特别之处，动辄撞船或撞浮标，反倒惹得上司们对他多留意了几分。马汉很早就有写书的习惯，他详细论述了海权理论，并因此成了一个最具影响力的海军军官。

马汉对阅读、思考、写作、出版的渴求时不时会把他和上司之间的关系搞得比较僵。曾有一则文笔毒辣的报道口无遮拦地批评道："写作不是海军军官该干的事。"（这里我必须说明，本书已经是我撰写或编辑的第七本书，但所有这些作品中没有一本能够与马汉的作品同日而语。因为执着于写作，我也时常感觉这使我的职业生涯平添了些许坎坷。美国海军内部对以著书立传来表达观点的方式总是抱有一定的怀疑，但幸运的是我感觉大家对海军军官的聪明才智和高超船艺抱有同等的尊敬。）

从军后期，马汉受到斯蒂芬·B.卢斯少将赏识（卢斯代表了19世纪末美国海军从帆船时代向蒸汽时代迈进过程中的知识力量），进入位于罗得岛纽波特市的海军战争学院任教，并继卢斯少将之后出任了海军战争学院的第二任院长，任期两届。马汉的理论备受推崇，其追随者包括西奥多·罗斯福。这些知识最终被整理编写成关于海权论和历史的一系列经典著作，奠定了21世纪美国海权的基础，时至今日仍被无数学者深入研究。马汉终年74岁，卒于心力衰竭，直至逝世后他才得以晋升少将军衔。

马汉认为，国家力量源自世界大洋上的各种活动，这需要依托三大载体：第一，生产，有生产就有了开展国际商贸的需求；第二，航运，包括商业船只和海军舰艇；第三，殖民地和盟友的关系，有遍布全球的殖民地和盟友就可以形成一个基地网络，依托其进行海上力量

投射。虽说时至今日这几点需要一些更新，但其基本概念依然适用，接下来我们还会深入探讨。

除了这三大载体，马汉还重复谈及国家建设和运用海上力量的一系列重要条件。其中地理因素是亘古不变的首要条件。诚如马汉所言，“一国之滨即其国境。一国之疆（这里指海域）越是通联外域，一国之民就越是倾向于与外界互通有无”。以美国为例，我们绵长的海岸直通大西洋、太平洋、北冰洋、墨西哥湾和加勒比海南部。对发展和运用海上力量来说，这样的地理位置曾令人艳羡，在历史上也不乏例证。加上丰富的自然资源和相对温和的气候，美国的地理环境为打造海上强国提供了绝佳条件。

马汉经常论及的第二大因素是近岸海域的实际大小，时至今日这一点还具有重要意义。马汉对这一点做过非常具体的论述：“谈到发展海上强国，重要的不是一国海域的总面积，而是它海岸线的长度和港口的特点。”以潮汐边界为基准，美国的海岸线长达13.3万公里，其中任何一处都可以从陆路轻松抵达，且全部分布于温带。以这种方法测算，美国的海岸线长度堪称世界之最。（需要顺便说明的是，海岸线测量是一项棘手的工作，这里的数据都来自世界资源研究所。）海岸线长度能够超越美国的只有加拿大，但加拿大的海岸线在一年中的大多时间里是可望而不可即的。

马汉还谈到一国人口数量对发展国家海上力量的决定性作用。在21世纪，我们越来越多地看到，人口能够在很多方面决定一国命运。根据马汉的观点，能够发挥关键作用的不仅是人口数量，还要看该国民众是否适合从事跟大海相关的各种工作，比方说造船、做水手，或有没有参加海军或是海岸警卫队的意愿。他说过，“出海的次数”很重要，与之密切相关的还有“人民的习性”。在这一点上，马汉信奉激进的人生哲学（美国总统西奥多·罗斯福也是如此），推崇积极进取的海上贸易方式，具体来说即经济利益驱使人们投身全球贸易。

如马汉所述："对贸易的追求，生产必要的、用于交易的产品，是促进海权发展的最重要的国家特质。"关于驱动这一切的特点，他还说道："然而，以史为鉴即可知，只要清除法律障碍，使企业投入更多高回报的领域，海权的建立便指日可待，除此之外的做法则没什么必要。贸易的本性使企业对利润孜孜以求，敏锐地寻找着利润的蛛丝马迹。而且，将来如若有任何领域亟待殖民，毫无疑问，美国人都会去那里施展他们自治和自主发展的能力。"马汉从来都不是一个缩手缩脚的人，他是大言不惭的资本家（还是个帝国主义者），他乐于见到美国像欧洲国家那样放开手脚去拓展海外殖民地。

马汉强调的最后一个因素是"政府的品性"。在所有的著作中，马汉都呼吁美国政府要充分理解海权的重要性，在马汉眼中，这是国家发展之要务。他说："与人民的自然偏见保持高度一致的政府很有可能将在发展过程中取得全面的成功；而且，在发展海权一事上，政府只有全面吸收人民精神、体察人民所好，做出英明的领导，才能取得最辉煌的成就。"在卢斯将军的提携和西奥多·罗斯福总统的鼓舞之下，马汉在职业生涯的后期虔诚地宣扬这一信条。他的观点不仅吸引了国内政策的制定者，还在大西洋彼岸引起了注意，包括英国和德国。

所有这些因素对马汉的学说都具有重要意义。但是究其核心，马汉真心呼唤的是一支实力强劲的大型舰队：想一想西奥多·罗斯福行遍全球的"大白舰队"，这些军舰在航程中精心选择装煤站（今天多称作"前沿基地"）进行燃料补给，引得世界各国无不心生敬畏，这是对罗斯福"温言在口、大棒在手"的完美诠释。最关键的是要在舰队作战能力上压倒对手，即运用海军本身的机动性在具有决定性意义的战斗中集中力量在海上击败敌人。

这一切的背后还有一个战略概念——一个国家运用海上实力牵制其他强国的能力。这些强国或是专注于使用陆上武装力量，或是鲜有兴趣去关注海洋，或是无力洞察海权论背后的巨大力量，甚至还可能是它缺乏利用海洋的地理条件、政治特性和政治意愿等。我们可以先

从希腊人说起。希腊的海上实力强大，同时也具有陆上强国的特点。因为兼具海陆实力，雅典最初在伯罗奔尼撒战争中抵挡住了以陆上力量见长的斯巴达人。斯巴达人将武力重心部署在位于希腊半岛南部的内陆，是一支“腹地”力量，而雅典是一支海上力量，久而久之，斯巴达人意识到他们需要建立海军来抗衡雅典，认识到了海权的重要性。

让我们把时间快进到大英帝国时代。区区一个岛国，自然资源稀缺，如何能够称霸一时，统领如此广袤的领土？答案是有效地运用海权，建立“日不落”殖民帝国。鉴于英国人手握海权，马汉以此为证，认为美国应当建立一支类似的舰队，发展殖民主义，利用本国海岸线的优势和海洋基因、海军力量真正地影响世界。根据马汉的观点，英国人之所以能够挑战德国（普鲁士）等欧洲大陆强国，就是因为他们掌控了全世界的海上交通线。

在冷战期间，很多分析人士都认为美国和苏联之间存在着这种动态关系。苏联是一个典型的“腹地”国家，拥有强大的陆上实力，其领土的地理位置极具优势。苏联还通过《华沙条约》掌控着邻近的各加盟共和国，并且在抵抗拿破仑、德皇威廉和纳粹德国的大规模陆地战争中逐步形成了自己的思维方式。与苏联相反，美国是一个海洋国家，本质上是一个岛国，浩瀚的大洋和优越的地理位置为美国提供了天然屏障，实力强大的海军为其保驾护航，而且美国联合陆上盟友（北约）的能力极强，能够确保苏联这个“腹地”国家无法达成自己的终极目标——统治“世界岛”，地缘政治分析家哈尔福德·麦金德将整个欧亚大陆称作“世界岛”，如其所言：“谁统治了东欧就可以掌控大陆腹地；谁统治了大陆腹地就可以掌控‘世界岛’；谁统治了世界岛就可以掌控世界。”这段话道破了马汉对强大的内陆力量掌握统治权的关切，也说明了海权作为制衡力量为什么具有这么重要的意义。

21世纪有一个很有意思的问题：国际权力、国际规范和技术等方面的变迁是否让马汉的理论产生了实质性变化？我的观点是，他的理论对今天的美国来说依然正确。在我们试图为国家制定一个国际海洋

战略时，马汉的观点依然适用于今天的世界，并仍然具有深远的影响力。

从他的理论出发，我们可以想象一下马汉会对现在的美国总统提出什么样的建议?

首先，他会强调美国需要将自己看作一个海洋国家。也就是说，要拥有一定规模的商业船队，还要有一支实力强大且能力超群的海军，同时还要有强大的造船工业、能干的捕捞船队、高效的港口和基础设施，此外，还应具备在北冰洋水域破冰的能力，以及对美国附近海域和海洋通道进行大范围监察的能力。

其次，马汉会对今天的总统强调保卫开放的“全球公域”的概念，保卫在公海通行的权利对美国具有重要意义。他还会强调维护《联合国海洋法公约》（若马汉在世他会对此表示支持，实际上，美国海军的每一位现役将军都对此表示支持），并确保航行安全，设法清除航道上的海盗袭扰、政治干涉和天然障碍。全球贸易的95%是通过海洋完成的，商品在大洋上的自由流通对美国这样的地缘政治大国至关重要。

马汉的第三个建议将是建立一个覆盖全球的联盟体系和伙伴关系网。他能想到的可能还停留在建立殖民地的阶段，但这都是老皇历了。在历史语境中的殖民地，如今是我们需要去与之建立友好关系的强大的盟友，其中以北约成员国为重中之重。通过与北约成员国联手，美国能够直接且稳妥地使用遍布欧洲外围和深入北极地区的各大基地和补给点。我们的战舰可以停靠在西班牙罗塔、希腊苏达湾、英国朴次茅斯、法国土伦、德国不来梅，以及其他所有28个盟国的港口。在我的职业生涯中，我常常随军舰访问这些港口并在那里进行补给，放船员们上岸休假，与盟国的海军同行们讨论工作，我们一般都会得到盟国的支持和保障。在太平洋上亦是如此，我们与澳大利亚、新西兰、菲律宾、泰国、日本、韩国建立了正式的盟友关系，这些盟国对建立一个全球性的行动据点网络具有同等重要的意义。

除了盟友，美国还需要建立一个活跃的合作伙伴关系网络，把我们出于各种原因不准备与之缔结正式的盟友关系，但又往来密切的国家吸纳入进去。这一类国家包括沙特阿拉伯、巴林、科威特、印度、马来西亚、新加坡、芬兰、瑞典、哥伦比亚、巴西、阿根廷、智利、秘鲁等。我曾经随舰访问过以上所有国家，所到之处都受到了热烈欢迎。这些国家同样也是我们全球海洋网络的必要组成部分，我们的海洋战略应当考虑如何团结这些国家。一旦将所有盟国、伙伴国家和友好国家的能力聚集在一起，就会形成一支锐不可当的海军力量——这种国际联合的思路应当在我们的全球海洋战略中占据核心地位。

最后，马汉深刻认识到了私营经济对建设美国海上力量的重要作用。在他看来，最关键的是保障海运业和全球贸易能力的发展。在今日世界，这两项事业的发展都很必要，但都有待完善。美国要想施行有效的全球海洋战略，另一个关键因素是公私领域的深度合作。一个重要的实例是海上船舶行动信息和情报的共享，此类共享可通过全球定位系统和相关信标系统被动实现，也可以通过共享报告的方式主动实现。在当前形势下，马六甲海峡、非洲东西海岸和加勒比海一带海盗犯罪活动频发，这种共享为确保全球导航系统的开放性和自由性起到了至关重要的作用。另一个实例涉及反海盗行动，主要是各种行动协议的互换，例如安保小组登船、护航行动、遇险报告系统以及针对个别船只的反制行动等。此外，全球航运系统中的所有方面，如船只、港口、装载起重机、浮标系统等，在网络攻击面前都非常脆弱，因此美国政府和相关从业者应当共同担起相关责任。

马汉尤其关注竞争性海上力量的崛起，在如今的局势下，他会提醒人们留意两个国家：俄罗斯和中国。俄罗斯的军事实力在经历了一段时期的衰颓后迅速崛起，当前正在通过一个目标极其明确的项目重振其舰队。尽管俄罗斯的舰艇数量略少于美国，但其舰艇部队极注重发展水下能力。虽然马汉当年并未论及在潜艇领域的长足进步，但在生命的最后几年中，他应当已经意识到潜艇很有可能会对海战产生巨大影响。俄罗斯人必然深深认可发展潜艇力量的理念，并且还在不断

增加潜艇数量，提升潜艇作战技术，扩大所有潜艇的作战范围，无论是核动力潜艇还是柴油动力潜艇，无论它们装载的是攻击型导弹还是弹道导弹均无一例外。中国也正在全方位提升其远洋舰队的力量，着力提高舰队的技术实力、水下攻防能力，并建造远程地对地导弹、远程对陆攻击精确制导巡航导弹等。除此之外，中国还拥有能力出众的核动力弹道导弹潜艇。马汉会建议我们警惕这两个潜在对手不断发展壮大的海上力量，并且要保持打败它们的实力。

马汉的这些建议里缺了什么？有什么错误吗？

我想最能让马汉感到惊诧的，应该是水下作战成为海军战略和海洋战略中的关键因素（有些观点甚至认为是主导因素）。与之相伴相生的自然是核动力的问世，有了它，水下作战的潜艇就能够在长达数月的时间里保持下潜（唯一的制约因素是艇内食品的供给），除此之外，这些潜艇还能够自我推进、自制淡水和空气。马汉还会惊异于今天潜艇的吨位和性能。虽说他在世时一些小型的柴油动力潜艇已经问世，但一想到一艘1.9万吨重、560英尺长的潜艇装载着能够摧毁一座城市的导弹潜在水下，在你来不及察觉的情况下就可以在全球各地制造核毁伤，这种威力即便对一个在思想上天马行空的人来说也超乎想象了。

另一惊人之处马汉也很难想到，即作战形式从单一军种作战变成了多军种联合作战，也就是说陆海空作战实现了高度融合。这种如今广为美军使用的作战方式高度依赖陆军、海军、空军、海军陆战队之间无缝衔接的指挥控制，各军种都适用的集成武器平台，以及全军种参与的震慑行动——实施导弹打击，由战机发动空袭，以舰炮进行火力支援，再由海军陆战队抢滩登陆并接近目标，陆军重装部队则紧随其后，所有这些战术手段联合起来就会给敌方造成败局已定的感觉。但对马汉的时代来说，海军的行动一般局限在海上，或是跟敌舰大战一场，或是受命在海上实施控制，为岸上兵力提供后勤补给，再或者偶尔利用火炮和海军陆战队对某一滩头进行武力投射。过去海上舰队

的主要任务是找到并摧毁敌舰，并确保对重要的海上交通线实施有效控制。

当然，马汉也完全领会不了数字网络的重要性。在他的时代，信息、指挥、通信、网络战等字眼都不存在。对我们来说，要跟上信息战中的最新变化都很难，更别说让马汉去想象这些。舰艇上最显著的技术变革可能就是运用计算机来指挥武器，为其设定距离、精准度、杀伤力等，这些都是马汉永远想象不到的。文化上的变化要数即时通信的运用，指挥系统对各种信息了如指掌，舰长们在战斗中的决策很大程度上要服从它下达的“有用建议”。我猜这个变化对马汉来说不是什么好消息，他素来赞赏美国海军的指挥官们在海上表现出的主动性、魄力和信心。不过现在的舰长们依然在行动中保留了相当的战术控制权，他（有时可能是她！）会收到大量的战略战术指导意见但也需要自己做决定。

马汉也很难预测到太空系统和无人系统会融入海战世界。海洋的广袤为军舰提供了天然的藏身之所，在了无痕迹的洋面上航行对最杰出的航海家来说也绝非易事。20世纪中叶，无线电信标等电子助航手段出现，加上飞机布放的雷达，不为人知的海洋空间在逐渐缩小。随着卫星升空和全球定位系统（GPS）的就位，人们得以在地图上描绘出海洋世界，并在高空对船只等进行追踪。这改变了航海的性质和战斗的方式——现在所有的海军武器都或多或少都要依赖GPS的引导。

最后，还有一点可能会让马汉深感惊讶，在联通整个世界和创造“海底交通线”的过程中，海底电缆发挥着越来越重要的作用。在思索21世纪海上战略时，一个很重要的方面就是海底有什么。海底如同地球的表面，有山脉、山谷、高原、平原，各种地貌一应俱全，但除了令人叹为观止的地理环境，海底还有人类铺设的电缆，承载着世界上大量的知识传播和商贸往来。

在世界大洋底部，密布着数量众多的标准商业光纤电缆，犹如盘绕交错的长蛇，它们承担着99%的国际通信传输量。信息在这些光缆

中极速传输，每秒数据传输速度可达2兆兆位，其中包括每天将近5万亿美元的金融交易。约200条这样的电缆承担了全球大部分重要信息的传输。

一位观察人士评论道：“尽管过去我们经常不经意间提到这一点，但是公众并未意识到绝大多数的网络活动是依靠海底电缆来传输的。拥挤的太空中的人造卫星、覆盖各大洲的微波发射塔、20世纪末架设的百万英里长的铜制电话线，比起深埋大洋底部的光缆，它们在全球网络数据传输中完成的工作只是一小部分。”当我们思考海底光缆如今的作用以及进一步发展后具有的巨大潜力时，需要想到的不仅是希望，还有危险。

首先，战略家们越来越感到，这些光缆太过脆弱。尽管这些电缆被埋得非常深，这能够在某种程度上保护这些电缆，但据说一些发达的工业国家，包括美国、俄罗斯、中国，都有相当强的能力监测、利用、破坏、损毁这些电缆。据有关资料，美国在冷战期间曾经在深海攻击过反潜系统和反潜阵列。

正如史蒂夫·温茨近来在《国家观察者》中写的：“如果你想打一场‘花式战争’，比方说蓄意搞些破坏，那么在深海任意切割海底电缆将是一大利器。切断水下的水听器网络，你就可以让你的敌人变成聋子。切断网络电缆，你就拥有‘拒绝服务’这一终极网络武器。”

过去当然也发生过很多电缆被意外切断的事件，并因此导致数据丢失。2006—2008年，电缆被意外破坏事件曾导致包括埃及、印度、中国、巴基斯坦在内的多个国家或是其部分地区无法接入互联网。所幸海底电缆还是非常坚固的，它们通常情况下都有几英寸厚，外面包裹着绝缘材料。但同时它们也很脆弱，尤其是在电缆的端头伸出水面时。几年前在埃及，曾经有游泳者想要切断1.25万英里长的主电缆，被当场抓获。埃及国内的网速因此骤降60%。

总的来说，电缆系统自身的坚固程度足以应对各种常见问题，比方说出现事故、被船锚挂住、受到腐蚀或遭到低水平攻击等。真正的

麻烦是一些国家和跨国集团（犯罪集团、恐怖分子等）对电缆的大规模破坏。即便如今世界各地的海底已经铺设了285条电缆，还有22条“备用电缆”或“黑电缆”，但这一系统的脆弱性还是非常明显。不管是个别国家还是国际组织，都应当仔细推敲各种可能出现的灾害情形，探讨如何才能合作做好更有效的防范工作，保护好这些电缆。

关于危险我们就谈这么多，那么这一系统的前景如何？会不会出现新的技术能让人们更好地利用和改进这一系统？答案是相当肯定的。

首先，信息技术本身在进步，它也必须进步。几年前，网络流量是人均5千兆字节，2018年这一数据达到了14千兆字节。而且，未来10年中还会有几十亿台设备接入互联网，这将带来的问题显而易见。幸运的是，我们能够使用新的调相方法，而且能够对海底线路终端设备（SLTE）做出改进，这样一来，数据传输能力就增长了超过50倍。此外，由于采用了无人系统、大数据分析和更好的材料，铺设、调试、修理、维护电缆等工作的效率都得到了提升。

此外，围绕如何利用电缆系统在世界范围内改进高速网络的接入，各种富有创意的观点层出不穷。卫星并不是这一问题的答案，至少眼下还不是。卫星的信号传输能力严重受限于响应时间和比特损失，但水下光缆却可以以接近光速的速度传输信号（毕竟是光学技术）。那么，我们怎样才能让这些光缆更好地发挥作用？

有一种想法是在空中和海面建立移动网络枢纽。空中枢纽位于4万～5万英尺的高空，可实现方圆250海里的全方位信号发射和500海里内的信号接收。海面枢纽则由许多组“探出器”构成，这些装置位于海底电缆上方，可将电缆中的数据输送到海面并接入可移动的空中枢纽。

这样一套系统在商业上具有相当的可行性，对军方的规划者来说，他们若有意以其他方式来传输数据，有了这一系统则可谓长缨在手。与卫星相比，这一系统能以更低的成本传输数据，即便将设立移动式空中枢纽和“探出器”带来的附加成本计算在内，其产生的费用也

要比卫星系统低出几个量级，其速度之快却不是卫星系统可以企及的。从军方的角度看，这一系统可用作目前使用的主干卫星系统的备用方案。这种设想还为公私领域开展合作带来了极大希望，因为“探出器”需要借助油气工业企业目前使用的系统来实现连接。

如同所有的通信系统，这其中既有风险也有收益。就海底电缆来说，我们应当提升对全球通信网络关键部位的保护能力，以创新的方式去更好地利用这一网络。

所以，如果上述观点都体现了马汉的思想，那么我们今天处于什么样的发展阶段？相比我们一谈到21世纪海权就会联想到的新技术，马汉的那些经典的思想和原则在今天是不是依然重要？

答案当然是肯定的——至少在某种程度上是。

2015年3月，美国海军、海军陆战队、海岸警卫队的最高指挥官们共同议定了《21世纪海上力量合作战略》，为履行美国的全球海洋战略职责规划了以“推进、参与、常备不懈”为核心要义的发展路线。时任美国海军作战部部长的乔纳森·格林纳特上将和海军陆战队司令约瑟夫·邓福德上将（后被提任为参谋长联席会议主席），以及海岸警卫队司令保罗·楚孔夫特上将均强调，美军各军种间正在通过越来越多的合作实现前沿存在和作战能力的最大化以稳固国防——这类合作的重要性变得越来越突出。2015年该文件在华盛顿发布时，我曾有幸为这几位将军主持座谈。

这一战略没有半点贬抑美国陆空力量的意思，这份文件意在指出，为了维护21世纪的安全，海洋战略应当融入更为广阔的地理背景中。

鸟瞰遍布美国全境的造船厂、港口设施、海军舰艇、海军陆战队、特种兵基地和基站，我们无时无刻不会想起美国拥有一支全球性的海上部队。自美国成立至今，这一点都是确凿无疑的。但我们经常遗忘的一点是，我们也必须拥有与这些海上力量相匹配的海洋战略。

美国的海上军种着眼未来30年制定了一系列战略，它们在推动海军扩大规模、改进部署模式、扩大影响力等方面都非常成功。

1986年，苏联海军快速崛起，成为美国海军的潜在对手，美国海军和海军陆战队遂发布了《美国海上战略》，旨在联合盟国的兄弟部队赢得冷战胜利。这一目标也是美国总统的要求。时任海军部长约翰·莱曼曾回忆说，当里根总统被要求简要说明他的冷战政策时，他言简意赅地说："敌输我赢。"

我新晋少校军衔的时候（依然是低级军官），曾在五角大楼担任美国海军作战部部长的特别助理，并有幸参与1986年《美国海上战略》的制定过程。因为我当时刚拿到博士学位，所以大家认为我在思考和写作方面应该有些能力。不过在实际工作中，我主要负责的是给真正的大作家们端咖啡，他们都是资深的上校军官，是有学历、有经验的战略规划专家。在给他们打杂跑腿的过程中，我学到了很多关于汇总和拟定战略的知识，并在后来的工作中派上了用场。

总而言之，启动战略制定工作一般是因为政界感觉眼下正是出台新战略的"好时机"。所谓好时机一般是在国防部长、海军部部长、海军作战部部长或海军陆战队司令等高级领导人走马上任之际，或是在出现负面消息需要转移舆论关注点的时候。写作小组一般由数名聪明精干的军官组成，其中会有几名有过同类任务经历的人员。有关部门会为写作小组配备办公场所和少数保障人员（比如说曾经的斯塔夫里迪斯少校），写作小组负责共同拟写出一个草案。

这份草案会由五角大楼各大参谋部门审阅，这个过程可耗时数月之久。大大小小的各部门都想把自己关注的领域提到最重要的位置，比方说水下作战、网络威胁对海上行动的影响，使用飞机的战术打击行动和无人机等。越靠近"食物链"的顶层，你一言我一语的讨价还价越是层出不穷，最后只能由写作小组的负责人使出浑身解数把所有"有益的修改建议"都归纳进草案中，然后才能将这份群策群力的草案递交给最终决策者，也就是海军作战部部长。这位令人敬畏的领导人会给

出批示意见，这时最艰难的工作才真正启动——撰写正式战略文件的文本内容。

编辑修改他人的文章总是让人兴奋的。当写作小组草拟好文本，有完整的句子、段落、标题等，不但要将文本递交给五角大楼的参谋部门，还必须送达各舰艇部队。许多“有益的修改意见”又滚滚而来，写作小组要在这一阶段研究这些意见（大部分意见都会被否决），最后完成一份行文流畅的草案，呈给国防部最高长官，同时以非正式的方式将草案递交给智囊团、有影响力的思想家、作家和已退役的重要人物等。

撰写草案的整个过程一般会持续9~12个月，最终的草案往往较为客观公正，并包含一些基础且实用的指导性观点。1986年的《美国海上战略》可谓敢想敢写的大手笔，它真正抓住了美国海军发展的大设想。在1992年、1994年、2007年，美军海军又相继发布了后续的战略蓝图。随着来自苏联的海上威胁逐渐消退，美国海军在1992年“从海上……”(注)系列战略的指导下训练出了更高超的近海作战技能。当今世界经济极依赖海上运输，世界各国也日益互联互通。国家安全面临的威胁逐渐出现大国战争、地区冲突、国际恐怖主义、海盗活动、灾害响应等新形式。但有一点是永恒不变的——当美国遭遇了新的国际危机时，所有坐在办公室里的美国总统都会问：“航母在哪里？海军陆战队在哪里？”为什么？因为它们是战备打击力量的主要构成部分，随时准备从海上发起行动。

《21世纪海上力量合作战略》探讨了美国海上军种自2015年至可预见的未来所面临的挑战和机遇，并就以下几个方面展开了战略讨论：（1）全球安全环境；（2）前沿存在和伙伴关系；（3）海上力量对国家安全的支持；（4）力量设计：建设未来力量。

该文件先对2007年之后的世界形势变化进行概述，然后分项详细探讨：“当今的全球安全环境的特点是：印亚太地区的重要性与日俱增；‘区域拒止/反进入’能力不断发展并部署到位，对我们进入全球海

域的能力构成了挑战；恐怖主义和犯罪网络不断扩大和演变，造成持续威胁；海上领土争端频发，威胁海上贸易尤其是能源的流通。”

中国不断提出领土主张，中国海军的实力及其深入印度洋和太平洋的行动范围引人关注，此外，中国还频频参加国际演习和灾后救援行动。在战略大背景下，中国的这些行为既可被视为挑战也可被视为机遇。当然，太平洋不能代表一切，欧洲事务依然非常重要。

未来将会有更多的美国舰艇、飞机、海军陆战队队员在印亚太地区行动。从更广泛的意义来讲，如果美国海上军种必须在全球建立前沿存在，就需要同步扩大海军和海军陆战队在全球各大海域与盟国及友好国家的协同计划和协同行动。这种伙伴关系在和平时期能够更好地确保国际社会的稳定，在战争时期可以形成更有效的部队联合行动能力。与此同时，海岸警卫队作为管理机构、执法机构和美国五大军种之一，也在不断拓展联合行动。美国海岸警卫队已就打击国际非法行动和维护海上稳定与外国政府签订了60多项双边协议。

美国海上力量的职责是保卫国土、维护国家安全、掌控制海权，其力量构成包括：（1）强大的海军航母战斗群：以美国威力巨大的核动力航母及其所搭载的飞行联队为核心力量，加上巡洋舰舰队和驱逐舰舰队；（2）搭载海军陆战队队员的两栖特混编队；（3）独立行动或随小型战术编队行动的舰艇；（4）具备合理作战能力的美国海岸警卫队舰艇。

如果海上战略能够得到有效实施，建立全域进入能力将非常必要——这种能力能够保护美国的作战部队，并确保其在战斗区域展开行动、完成使命。借用海军作战部部长的话就是：“我们必须具有全域进入能力，也就是说改变我们在陆、海、空、太空、网络空间中执行计划和协同行动的方式，运用正确的组合力量来确保行动自由。”

在预算紧张的情况下，美国需要灵活机敏、常备不懈的部队和训练有素、能力突出的水兵、海军陆战队队员及海岸警卫队队员，他们是“我们最大的非对称优势”。我们还需要一支由潜艇、航空母舰、两

栖舰队、水面战舰构成的力量均衡的部队，以实现威慑、海上控制和力量投射。此外，我们还需要有能够打击恐怖主义、人口贩卖、毒品和武器走私、海盗活动并保卫航行自由的海上安保手段。

其中的重中之重，也是美国新海上战略始终强调的一点，即国家对海权的需求比以往任何时候都迫切。再说一次，这绝不是在贬抑陆军、空军、特种部队、网络部队等其他形式的国家力量。但我们必须认清的一点是：在未来若干年中，我们在国际上会面临极其严峻的困难和挑战。我们必须为人民提供他们需要的海上力量，新的海上战略对这种情况做了杰出的分析。

我在美国海军服役近40年，在这漫长的岁月里，我参与过多项战略规划工作。海军像其他军种一样，不断用新设想完善自身发展。有时候他们的视野非常宽广（说到这难免让人想起1980年代的《美国海上战略》和与之相关的600艘舰艇计划），有些时候又按部就班、缩手缩脚。当我们回过头来总结21世纪头20年里令人难以置信的动荡历程时，真该天马行空地思考一下。海洋远不止是运输商品的快捷通道，但这一点被严重忽视了。如果美国希望在21世纪繁荣昌盛并继续担当世界的领导者，我们就需要建立一套目标一致的国家战略，其中相当一部分的内容应当建立在马汉经久不衰的战略原则上，并根据我们的地理优势、国民性格和对海洋的深度认知等特点对这些原则进行修正。

最后需要考虑的一点是我们应当如何本着战略思维从地理学的视角看待世界上的各个大洋。尽管海权的本质在于海洋为世界提供了单一的全球公域，但这其中还有诸多历史、文化、政治、经济、军事方面的因素需要我们从战略角度一一思考。

让我们先从世界海洋的“双子塔”说起——北大西洋和太平洋。它们像两个守护着美国的魁伟卫士，使美国与许多地方遥遥相望，这种距离意味着时间上的消耗和空间上的隔离。纵览美国历史，我们的战略一贯主张与南北邻国保持睦邻友好，而且我们确实做到了这一点

——美国与加拿大和墨西哥素来关系热络。加勒比地区的美洲国家出现战乱的可能性也很小。这些因素综合起来可以转化为三大关键战略要素：与美洲国家保持友好的关系，尤其是加拿大和墨西哥；确保我们拥有强大的海上力量，能够在北大西洋和北太平洋掌握制海权；控制巴拿马运河，确保美国舰艇部队在必要情况下能够快速通过。在现实情况中，这意味着美国至少应拥有12个航母战斗群以及约350艘主战舰。在过去30年中，无数研究验证了这些数字的准确性。

2012年大选期间，奥巴马总统曾对共和党候选人罗姆尼嗤之以鼻，罗姆尼认为美国需要保有固定数目的舰艇。当罗姆尼正确地指出，现在我们舰艇部队的规模是数十年来最小的，奥巴马却讽刺道，我们也不再需要骑兵部队了。罗姆尼的意见是正确的，舰艇的数量在一定程度上代表着质量，而且大西洋和太平洋辽阔的海域也要求美国有一支强大的舰队。自2012年以来，中国海军崛起，做派强硬的俄罗斯也在大力推进海军强军计划，这些事件让增加舰艇数量的观点更具现实意义。能够绝对控制出入美国的海上通道是构建美国海上战略的基础。当前我们并没有面临严峻挑战，但是如果我们忽视舰艇部队的建设和相关的军费投入，早晚有一天我们将无法自由地使用这些通往北美大陆的海上航道。这些海上通道是构成美国战略的基石。

当然，美国在大西洋和太平洋上部署了两大舰队，各由一名四星上将统领，美国东西两岸还各驻守着一支编号舰队，即太平洋沿岸的第三舰队和大西洋沿岸的第二舰队，这两支编号舰队各由一名三星中将统领，他们服从太平洋舰队和大西洋舰队的指挥。编号舰队的将领肩负两项重要使命：保卫美国的沿海、领海地区以及大西洋和太平洋的公海海域；开展训练和演习，协助即将部署至第四舰队（拉丁美洲）、第五舰队（波斯湾）、第六舰队（地中海）、第七舰队（西太平洋和印度洋）的舰艇做好行动准备。这一兵力结构目前还算合理，但长远来看美国应当考虑在任务量不断增加的印度洋一带部署第八舰队。我们现在还不需要向北极地区派驻舰队，但是我们应当为北极地

区预留第九舰队的编号。有意思的是，美国海军已经为网络战指定了一支编号舰队——第十舰队。

除了北大西洋和太平洋，距离我们最近的海洋空间是加勒比海。这一地区是美国的软肋，也是扼守巴拿马运河的水上要道。绝大多数美洲地区的海上贸易都要穿过巴拿马运河，我们必须控制好出入运河的通道。1962年，苏联试图在古巴部署核武器，美国险些因此与苏联开战，尽管美国的担忧很合理——这些武器距离美国的边境过近，但是这次对峙另有地缘战略方面的原因：美国不会向任何人拱手让出加勒比海的控制权。今天，关于加勒比海有一点比任何时候都明白无误：美国应当不遗余力地在这一地区投入军力。

加勒比海和拉丁美洲海域是第四舰队的责任区。作为美国海军当代舰艇部队中最年轻的力量，第四舰队的总部设于佛罗里达州北部，听令于迈阿密的作战指挥官。2006年我出任美国南方司令部司令，那时海军还没有指定任何舰队负责控制加勒比海和拉丁美洲海域，所以我得向大西洋舰队的司令请求征用他麾下的部队。大西洋舰队任务繁重，未必能顾及这一区域的任务需求。当时的海军作战部部长拉夫黑德上将是“巴里号”驱逐舰的首任舰长，也是我的老朋友，我们一起组建了一个规模不大但颇具象征意义的新舰队——第四舰队。

拉丁美洲并不是没有争议，一些国家认为美国的举动是向帝国主义的回归。在阿根廷、尼加拉瓜、古巴（这是自然）等左派国家的大小刊物上流传着一副我的漫画，画的是一位头顶战盔的将军手持长矛刺穿了南美洲的心脏。我在历次访问中不断申明，第四舰队的任务不是战斗，它在这一地区真正的使命是人道主义援助、灾害救援、医疗外交、训练、演习，保护巴拿马运河免受破坏以及打击毒品犯罪等。过去10年间，这一理念逐渐落地生根，抗议的声音也逐渐平息。不过我依然很珍视这段经历——我曾经荣登古巴官方刊物《格拉玛报》，卡斯特罗在首页上对我大加谴责。

这就是为什么关塔那摩海军基地对美国来说非常重要。我们需要从战略角度重新想象一下关塔那摩湾，暂且不考虑它作为恐怖分子关押地的身份——从地缘政治角度来看，这个基地的设置是失败的。关塔那摩海军基地如今是加勒比海和南大西洋上的后勤基地、训练中心、海军中心，美国军队在这里组织人道主义援助、医疗外交和灾害救援任务，拉丁美洲频发飓风、地震和其他自然灾害，美国军队会在灾后快速开展救援行动。关塔那摩湾是向古巴租来的（卡斯特罗政权对租用协议的合法性有异议且拒绝兑现租金支票）。

与古巴邦交“正常化”总的来说是件好事。在过去几十年中，美国与古巴之间的紧张关系比贸易禁运给古巴政权自由化造成的压力更大，现在这一现象很有可能会结束。假以时日，这会有助于古巴人民发挥他们的潜力。

未来5年，美国将会面临严峻的压力，古巴及其在拉丁美洲的伙伴国家（委内瑞拉、尼加拉瓜、厄瓜多尔、玻利维亚等）将会逼迫美国关闭关塔那摩海军基地并将它交还给古巴。他们会说，你们交还了巴拿马运河，关掉了其他几处基地（例如位于厄瓜多尔的基地），而且不会在未经东道国政府同意的情况下派驻部队，如果美国和古巴的关系是“正常”的，为什么古巴得不到同等待遇呢?

一种答案是美国需要让关塔那摩海军基地继续发挥枢纽作用，服务于美国领导的国际行动并应对地区挑战。在美国和古巴的合作下，关塔那摩海军基地将可用于：（1）大规模灾害的救援行动，应对该地区频发的飓风和地震灾害；（2）人道主义援助，合作建立诊所和学校，开发干净的饮用水源；（3）驻泊医疗船和训练船，重点推进民生和教育项目；（4）存储救灾物资（相关设施已建成）；（5）携手驻基韦斯特的跨部门联合特遣部队，共同打击毒品犯罪。

所有这些想法的实现，都需与古巴谨慎协商，还需要美国同意继续承担大部分费用以及其他伙伴国家的参与（巴西、哥伦比亚、墨西哥都具备相应能力）。很可能还需要关闭关塔那摩海军基地的关押设

施——如果关塔那摩联合特遣部队（拘押司令部）不撤离，其他国家可能不愿参与。所有这些都要经历复杂的过程才能实现。

不过单纯就关塔那摩海军基地的国际化来说，这种设想是切实可行的，而且会让美国和古巴在一个具有积极意义的项目上展开合作。美国用此基地保障作战行动的可能性基本不存在，所幸美洲一直处于和平之中。我们应当发掘共同使用关塔那摩海军基地的可能性，携手应对这一区域存在的现实问题，如贫穷、自然灾害、发展困境、毒品犯罪等。

放眼美洲以外的地区，对美国来说最重要的当属两大“前沿海域”——地中海和南海。这两片海域周边基本都是美国的盟国和友好国家，但这两个地区都面临着内忧外患。

地中海地区的祸患主要来自暴力极端分子，当前主要是“伊斯兰国”，波及地区自叙利亚沿岸蔓延至利比亚腹地。此外，这一地区还承受着来自俄罗斯的压力，俄罗斯试图保留地中海地区的几处基地，并以克里米亚为基础继续向南推进。美国的北约友邦需要我们在这一地区为它们提供支持。

美国海军第六舰队驻扎在意大利，担负着地中海的巡逻任务。第六舰队配备有一艘旗舰和数艘水面战舰（一般为安装有宙斯盾作战系统的驱逐舰和巡洋舰），而且舰队可以征用航母和两栖战备群，这一般是在地中海一带中转，或因任务急需从印度洋和海湾地区穿过苏伊士运河并北上的兵力。过去几年发生的一系列事件表明，地中海东部地区是一片类似南海的冲突地带。因此我们应当扩大第六舰队的规模，在地中海永久部署一支10艘军舰以上规模的小型舰队（目前一般有2~3艘军舰）。

在南海，美国同样应当与盟国（韩国、菲律宾及位于该地区北部的日本）和友好国家地区（越南、马来西亚、新加坡）密切合作。美国目前有一支航母打击大队永久驻扎在日本，我们需要增加驻泊在日本和关岛的潜艇数量。

在南海北部，我们也需要制订海上驻防计划以应对朝鲜。我们先说说为什么要在意朝鲜。第一，朝鲜拥有小型核武库；第二，朝鲜建造弹道导弹的能力正在发展，且很快将具备发射导弹的能力；第三，韩国与朝鲜在领土问题上有许多分歧。我们需要制订计划以应对这个国家可能带来的问题。

美国国会刚刚通过了一个更严厉的制裁方案来跟踪国际现金账户，它们将处罚与朝鲜有任何生意往来的银行。日本同样采取了更加严厉的新制裁手段。

尽管有许多令人沮丧之处，我们依然需要尽力与朝鲜保持沟通。即便我们不太可能取得丰硕的谈判成果，也应当对对话保持开放姿态。在这一点上，与中国保持长期合作会有帮助，如果没有中国的帮助和经济上的压力，与朝鲜谈判的任何尝试可能都是徒劳的。

美国海军第七舰队的规模最大，实力也最强。美国可以为它配备最先进的武器系统，包括在装有宙斯盾作战系统的军舰上加装反导系统，并至少在两个地方依靠航空母舰保持强大的兵力部署，一是在日本永久性部署舰队，二是坚持在太平洋上巡航；同时，骁勇的海军陆战队需要被部署到冲绳岛和关岛；弹道导弹潜艇部队是生存能力最强的一支部队，可有效利用；最后，还需配备勇猛的特种部队，并给予他们网络技术支持。第七舰队的总部将继续设在日本，这个国家是美国在这一地区最紧密的盟友，在太平洋其他地区还需建立一系列基地，其中几处关键的基地将被放在日本列岛、朝鲜半岛南部和冲绳岛。此外，美国起码应当与菲律宾达成合作协议，让美军能够小规模地“涉足”菲律宾（菲律宾的立法机构似乎早已跃跃欲试，想要批准美军重返苏比克湾），其他适合设立基地的地区还有澳大利亚北部（很有可能在达尔文市），甚至还有越南。美国能否在新加坡保有基地也非常重要，美国与新加坡的防务关系也非常密切。

距离美国最遥远，确切地说远在地球另一端的是印度洋。对这片大洋，美国在战略上首先要考虑到的是印度——一个崛起中的超级大

国。美国应当在外交、文化、军事、政治等方面加强与印度的关系。尤其要加强在海上的合作，与印度海军开展一系列新的联合演习，向印度出售先进的海军武器系统，特别是宙斯盾作战系统，并与印度就核潜艇的使用开展合作。此外，美国还应与印度和日本就印度洋反海盗行动开展联合演习，并针对印度洋制订海洋科学外交计划。

除了与印度密切合作，新西兰和澳大利亚这两大主要的英语盟国对美国来说也非常重要。澳大利亚在地缘战略中有重要地位，它拥有漫长的印度洋海岸线。英国依然拥有迪戈加西亚岛，并在波斯湾一带部署兵力，我们未来对这一地区的参与也非常重要。

波斯湾对美国来说仍然是一片条至关重要的海域，而连接波斯湾与印度洋的海上通道也将成为一个炙手可热地区。美国应在这一地区保留一支实力强大的舰队（以编号来看是第五舰队），全天候部署航母打击大队（一艘核动力航母和若干条装有宙斯盾作战系统的护航舰）也是必不可少的。另外，在此处部署海军陆战队远征部队（亦称远征打击大队）也很明智。远征打击大队一般由三艘大型两栖军舰组成，搭载着受过专门训练的海军陆战队远征部队（拥有飞机和近1 000名海军陆战队员，具备迅速调遣这些兵力的能力）。我们还应当具备突出的扫雷和特种作战能力。显而易见，未来这一地区仍将纷争不断，而且全球有巨量的石油与天然气都要经此地运输，美国需要继续与伙伴国家合作，确保这一地区的开放与畅通。

最后是北极地区。这一位于世界顶端的战略地带对美国将具有越来越重要的意义，要涉足这一地区首先要有数量充足的破冰船。这意味着我们需要制订相应的战略计划，采购或租用破冰船。为保持美国海洋战略的一致性，我们至少需要4艘重型或中型破冰船。所幸，华盛顿方面几乎一致认为美国海军需要配备破冰船，而且是现在就需要。我们的全球海洋战略应当在内容上对配备和壮大破冰船舰队有所体现。

此外，美国还需要在北极地区建造更多的交通和勘探设施，如建设道路、港口、飞机跑道等。尽管现在已有部分设施投入使用，还有部分已列入建设规划，但2015—2016年石油价格下跌导致工期延迟。除了岸上的基础设施，我们还需要建设用于紧急搜救、环境灾害响应、科学研究的海上基础设施。这些设施可以在近海油气平台的基础上建设，或是等石油再度涨价时，将建设费用纳入该地区资源开采企业的税基中。

美国海军尚未向北极地区派驻舰队，而且目前看来也没有这种必要。最好的方法是将北极列为美国海岸警卫队的重点关注区域，由国防部给予相应支持。

还有哪些方面是没考虑到的？南大西洋和南太平洋当前的形势相对平和，是可以推行“经济用兵”战略的区域。简单来说，这两个区域均不需要我们永久性部署舰队或保留常驻基地。我们只需要不时巡航，彰显军事存在，或是开展基础的军事交流，不必投入大规模的兵力。

总的来说，马汉的很多原则在今天的确依然适用。我们依然需要建设前沿基地，拓展舰队行动范围，确保后勤补给安全可靠（尽管今天的海军已经不再需要那么多煤炭了）。但是对马汉的理论我们也应有所补充。比如，我们可以让美国海军的行动有更多的国际性（既可以有北约这样的正式联盟，也可以有非正式的合作伙伴）、跨部门性（美国海军可以与海岸警卫队加强合作）、公私合作性。制定和实施21世纪的全球海上战略对美国来说是正确的选择，这大概需要350艘舰艇，由这些舰艇组成的舰队需要负担得了美国的海上战略，同时具有灵活性，能够为国家提供软、硬实力的双重选择——打造海洋战略空间的“巧实力”。

美国还在继续它的航程，这段航程不仅关乎每位航海者，还具有极重要的地缘政治意义。作为一个“岛国”，美国被海洋环绕，受惠于全球贸易、国际市场、远洋捕捞、近岸石油开采和海上战略航道。若

没有海洋或在海上航行的能力，美国该多么微不足道。不管平铺直叙还是借物抒情，航海能力都是美国成就世纪航程的决定性因素。撰写本书时，我认为既要用极个性化的内容讲述人们在海上航行、探索的活动，又要从地缘战略的角度对“海洋是一个整体”做出阐释。总而言之，美国的海洋属性将继续对这个国家和整个世界有着重要影响。让我们继续扬帆海上，舰艇会载着水兵们日行千里，消失在远方的天际，独余我们凝望着深邃而不朽的海洋。我们会在狭长的军舰上倚栏而立，随着它乘风破浪，此时我们深知，从本质上来讲，美国的安全与繁荣永远取决于海权和我们的水兵。

---

1. “从海上”后面的省略号指美国海军灵活的战术选择，是作者故意加上的。——译者注

致谢

首先，我要感谢我的研究助理马特·梅里吉与麦肯齐·史密斯，在2015—2016学年，当我在写本书的第一章和第二章时，他们均做出了贡献。在我写第一章时，海军指挥官杰里米·沃特金斯贡献了一些关于太平洋地区军备竞赛的数据，在我写第九章时，他也给我提出了一些好想法。

本书中的一些材料摘自我之前公开发表过的一些文章，这些文章主要发表在《外交政策》《华尔街日报》《日经亚洲评论》《信号》《前进》等杂志或报刊上。我摘录这些内容时得到了这些媒体的许可，这所有都是我的原创内容。下面这些摘录特别值得一提。第一章结尾部分的内容摘自我2015年为《金融时报》（亚洲版）写的一篇专栏文章。第三章结尾部分的内容摘自我2014年为《外交政策》写的一篇专栏文章。第四章的结尾部分有几段摘自我2015年在《外交政策》上发表的文章。第五章有几段源自我2015年在《外交政策》和《日经亚洲评论》上发表的文章。第六章有几段内容摘自我2015年为《外交政策》写的一篇专栏文章。第九章有一些关于海底电缆和新型海洋战略的内容摘自我之前在《信号》杂志上发表的文章。

比尔·哈洛是我30多年的同事和密友，也是一位优秀的顾问和犀利的编辑，他一直支持着我。

我的朋友和经纪人安德鲁·怀利一直支持我写这本书的想法，他还说服企鹅兰登出版社冒着风险帮我出版了这样一本讲述大海的书。

斯科特·莫耶斯是一位才华横溢的文学经纪人，他现在是企鹅兰登出版社的编辑，是他最早跟我提出了写这本书的想法，并说服我迎接

挑战，完成这部内容丰富而深刻的个人作品。

在交稿期限临近时，我和妻子劳拉的周末时光被占用了一些，但如同以往一样，她一直坚定而耐心地爱着我、支持着我。

如果本书提到的事实、设想或其他内容存在错误，一切文责由我一人承担。

谨以此书献给所有漂泊在海上的水手，无论海风与海浪把他们带向何方，我祝愿他们永远都能航行在开阔的水面上，永远一帆风顺。

译后记

本书作者詹姆斯·斯塔夫里迪斯毕业于美国海军学院，在美国海军服役超过35年，被授予上将军衔，他先后担任过巡洋舰、驱逐舰以及航母战斗群的指挥官，还曾被任命为北约欧洲盟军司令，负责监督北约在阿富汗、利比亚、叙利亚、巴尔干半岛以及非洲海岸的军事活动。在这之前，他还担任过美国南方司令部司令，负责拉丁美洲（包括巴拿马运河）的防御工作。退役之后，斯塔夫里迪斯于2013年夏季被任命为塔夫茨大学弗莱彻法律与外交学院院长。他曾在《纽约时报》《华盛顿邮报》《大西洋月刊》等著名媒体上发表过多篇关于全球安全问题的文章，并出版了6本关于海军领导、拉丁美洲、军舰操作和海军创新的书籍。他拥有超过50枚勋章（其中28枚勋章由美国之外的国家授予）。他在社交网络上也十分活跃，他在2012年发表的关于21世纪安全问题的TED[注]演讲的播放量达70多万次。

在本书中，斯塔夫里迪斯结合自身的丰富经历记述了他对太平洋、大西洋、印度洋、地中海、南海、加勒比海、北冰洋的地缘政治历史的所感所想。他在本书中提出的一些观点对中国在21世纪建设海洋强国、维护海洋权益具有重要的启发意义。

比如在第一章中，作者提出，亚洲的海上军备竞赛源自各国对外部威胁的认知，最糟糕的结果是陷入所谓的“修昔底德陷阱”，在这种状态下，对战略意图的误判将导致武装冲突，可能是美国与中国在全球范围内的冲突，也可能是中国与日本地区性的冲突。避免冲突的最佳途径是海上外交。中美两国应该继续围绕南海岛礁建设、美国“航行自由”计划、网络安全、贸易失衡等摩擦点展开高级别对话。美国应该

防止中国同美国及其盟国之间爆发“冷战”。作者建议各国提高军事透明度、加强军事合作，并注重外交手段的运用，这可以降低爆发公开冲突的可能性。此外，作者认为美国应该鼓励该地区的国家在未来几十年里加强军事力量在减灾救灾、人道主义行动和医疗外交等项目上的合作。

比如在第五章中，作者指出，中国和美国固然存在严重分歧，但这并不能完全排除中美两国在特定领域开展合作的可能性，作者建议美国搁置分歧，与中国保持一种开放性和建设性的关系，在减灾救灾、医疗外交、打击毒品、打击人口贩卖、环境保护等低敏感领域开展合作。同时，作者指出《联合国海洋法公约》对一国军舰在他国专属经济区内航行的规定较模糊，引发了各国的不同解读，成了海上冲突的一个潜在诱因，作者预言南海将发生更多与“无暇号”事件、南海撞机事件类似的冲突。值得注意的是，作者还意识到了美国应该尊重中国在南海的文化传统和重要地位，作者在书中写道，当他还是一名年轻的军官时，中国的历史和文明给他留下了深刻的印象。

在第七章中，作者未雨绸缪地指出了随着气候变暖和冰川消融，北冰洋地区的地貌变化将对未来世界的地缘政治格局产生重大影响，他针对美国参与北极事务提出了多项务实的建议。比如，他认为美国应成为北极理事会的领导者，领导北约积极参与北极事务并建造更多的破冰船，在北冰洋进行演习、监视、飞行和训练。另外，美国还应在海洋科学研究方面加强与俄罗斯、加拿大等国的合作。作者敏锐地指出，如果美国要维护在北极地区的利益，必须树立跨部门联动的工作思路，确保国防部、国土安全部、国务院、海岸警卫队、内政部、环境保护局、海洋和大气管理局等机构都能出一份力。中国虽然不是北冰洋沿岸国家，但北冰洋航道及资源的开发对中国建设海洋强国具有重要意义。

古罗马政治家西塞罗曾一针见血地指出，“谁控制了海洋，谁就控制了世界”。纵观世界历史的演变进程，许多大国的崛起都是从经略海

洋、掌握海权开始的。海权关乎国家的兴衰，也是大国维护贸易和殖民地安全的根本依靠，任何一个想要成为强国的国家都必须拥有强大的海权。海战的胜负意味着海权的易手，也会对一个国家的海上行动自由、海上交通线乃至国家的领土主权安全产生影响。公元前218—前201年，罗马人在第二次布匿战争中击败了迦太基人，夺取了地中海的制海权，罗马自此成为地中海的霸主，变得空前强大。1588年，英国海军在大西洋上击败了西班牙的无敌舰队，夺取了大西洋的制海权，打破了西班牙和葡萄牙在殖民地的垄断局面，这场胜利为英国成为最强大的殖民国家奠定了基础。从17世纪中叶至18世纪晚期，英国与荷兰之间爆发了4次战争，英国最终击败荷兰，获得了海上贸易的主导权，迎来了历史上最辉煌的时代。1805年，英国海军在特拉法尔加海战中击败由法国领导的联合舰队，法国海军从此一蹶不振，这迫使拿破仑放弃了进攻英国本土的计划，英国则借此巩固了海上霸主地位。19世纪末，新成立的美国正在保守的孤立主义和积极进行海外开拓之间举棋不定，海军理论家阿尔弗雷德·塞耶·马汉所著的《海权论》应运而生，对时任美国总统西奥多·罗斯福等人产生了深刻影响，促使美国致力于实现海军现代化，大力提高建造军舰的能力，夺取太平洋具有战略价值的岛屿，开凿并控制巴拿马运河，在加勒比海建立海军基地，为夺取美西战争的胜利和掌握加勒比地区的海权做了出色的战略准备。一战和二战更是见证了海上强国为了争夺海权而展开的无数次殊死搏斗。

历史上的中国一向重视陆权、轻视海权，除了郑和下西洋，中国人的航海活动主要发生在民间，不像大航海时代西班牙和葡萄牙的航海者那样有政府的资助，清朝政府甚至实行海禁，这直接限制了中国人海权意识的形成。中国的蓝色国土一度饱受侵略，因海权意识淡薄而引发的历史悲剧也一再上演。直至今日，中国人这种重陆轻海的观念还没有根本改变。中国的海上权益，尤其是在南海地区的权益，依然被其他国家侵犯，中国的领土主权、海域管辖权和资源开发权被他国肆意挑战。可以说，从南海到东海再到黄海，中国处在亚太地区海

洋强国的围堵之中，如果不掌握海权，不建设强大的海上力量，中国面临的地缘政治局面将更加被动。只有挣脱陆权的束缚，发展海军部队远征作战的能力，中国才能将海上力量投射到远洋及深海地区，维护自己的海洋权益和海外利益。在这方面，希望本书对启发读者的海权意识能起到一定帮助。最后，值得注意的是，作者作为一名美国海军上将，在本书中难免会表达一些基于美国立场的观点，读者朋友应当注意辨别。

---

1. TED是美国的一家非营利机构，以其组织的演讲大会著称，演讲者皆为各领域杰出人物。——编者注

推荐阅读

非虚构类

Admiral Bill Halsey: A Naval Life by Thomas Alexander Hughes (Cambridge,Mass.: Harvard University Press, 2016)

America and the Sea: A Maritime History edited by Benjamin W. Labaree, et al.(Mystic, Conn.: Mystic Seaport Press, 1998)

The Anarchic Sea: Maritime Security in the 21st Century by Dave Sloggett (New York: Hurst, 2014)

Arctic Dreams by Barry Lopez (New York: Scribner, 1986)

Asia’s Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific by Robert D.Kaplan (New York: Random House, 2014)

Atlantic by Simon Winchester (New York: Harper Collins, 2013)

Atlantic History: Concept and Contours by Bernard Bailyn (Cambridge, Mass.:Harvard University Press, 2005) (Web)

Atlantic Ocean: The Illustrated History of the Ocean That Changed the World, by Martin Sandler (New York: Sterling, 2008)

Bitter Ocean: The Battle of the Atlantic, 1939– 1945 by David Fairbank White(New York: Simon & Schuster, 2006)

Black Sea by Neal Ascherson (London: Jonathan Cape, 1995)

Blue Latitudes: Boldly Going Where Captain Cook Went Before by Tony Horwitz(New York: Picador, 2003)

Box Boats: How Container Ships Changed the World by Brian Cudahy (New York:Fordham University Press, 2006)

"Charting a New Course for the Oceans: A Report on the State of the World's Oceans, Global Fisheries and Fisheries Treaties, and Potential Strategies for Reversing the Decline in Ocean Health and Productivity" by William Moomaw and Sara Blankenship (Medford, Mass.: The Center for International Environment and Resource Policy, The Fletcher School of Law and Diplomacy, Tufts University, 2014)

Cod: A Biography of the Fish That Changed the World by Mark Kurlansky (New York: Walker, 1997)

The Cruise of the Snark, by Jack London (New York: Macmillan, reprint, 1961; 1939)

The Discoverers by Daniel Boorstin (New York: Vintage, 1983)

Dreadnought: Britain, Germany, and the Coming of the Great War by Robert K. Massie (New York: Random House, 1991)

Facing West by John C. Perry (Westport, Conn.: Praeger, 1994)

Gift from the Sea by Anne Morrow Lindbergh (New York: Pantheon, reprint,1991; 1955)

Globalization and Maritime Power, edited by Sam J. Tangredi (Honolulu: University Press of the Pacific, 2011)

The Great Ocean: Pacific Worlds from Captain Cook to the Gold Rush, by David Igler (New York: Oxford University Press, 2013)

The Great Pacific Victory from the Solomons to Tokyo, by Gilbert Cant (New York:The John Day Company, 1946)

Great Wall at Sea: China’s Navy Enters the 21st Century by Bernard Cole (Annapolis, Md.: USNI Press, 2011)

Guns, Germs, and Steel: The Fates of Human Societies by Jared Diamond (New York: Norton, 1999)

The Indian Ocean in World History by Edward A. Alpers (New York: Oxford University Press, 2014)

In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex by Nathaniel Philbrick(New York: Viking, 2000)

Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered by Jon Sumida (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997)

The Log from the Sea of Cortez by John Steinbeck (New York: Penguin Classics,reprint, 1995; 1951)

Longitude: The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time by Dava Sobel (New York: Walker, 1995)

Maritime Economics by Martin Stopford (New York: Routledge, 1997)

The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, 2 vols., by Fernand Braudel (New York: Harper, 1972)

The Mediterranean in History edited by David Abulafia, (London: Thames and Hudson, 2003)

Mirror of Empire: Dutch Marine Art of the Seventeenth Century edited by George Keyes (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1990)

Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power by Robert Kaplan(New York: Random House, 2010)

Ocean: An Illustrated Atlas by Sylvia Earl and Linda Glover (New York: National Geographic Press, 2008)

The Oxford Encyclopedia of Maritime History edited by John Hattendorf (Oxford and New York: Oxford University Press, 2007)

Pacific Ocean, by Felix Riesenberg (New York and London: Whittlesey House,McGraw- Hill, 1940)

The Pacific Theater: Island Representations of World War II, 8 vols., by Geoffrey M. White and Lamont Lindstrom (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989)

The Polynesian Journal of Captain Henry Byam Martin, R.N., by Henry Byam Martin (Salem, Mass.: Peabody Museum of Salem, 1981)

The Price of Admiralty by John Keegan (New York: Viking, 1983)

Principles of Maritime Strategy by Julian Corbett (Mineola, N.Y.: Dover Publications, 1911)

The Quiet Warrior: A Biography of Admiral Raymond Spruance, by Thomas Buell(Annapolis, Md.: USNI Press, reissued 2013)

The Rise and Fall of the Great Powers by Paul Kennedy (New York: Random House, 1987)

The Sea and Civilization: A Maritime History of the World by Lincoln Paine(New York: Alfred A. Knopf, 2013)

The Sea Around Us by Rachel Carson (Oxford and New York: Oxford University Press, reprint, 1991; 1951)

Seapower by E. B. Potter (Annapolis, Md.: USNI Press, 1972)

Seapower: A Guide for the Twenty- First Century by Geoffrey Till (New York:Routledge, 2013)

Seapower as Strategy: Navies and National Interests by Norman Fried man(Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 2001)

The Sea Power of the State by S. Gorshkov (New York: Pergamon Pre ss, 1979) Sovereign of the Seas by David Howarth (New York: Atheneum, 1974)

Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age by Marcus Rediker(Boston: Beacon Press, 2004)

Voyage of the Beagle by Charles Darwin (New York: Penguin Classic s, reprint,1989; 1839)

虚构类

The Caine Mutiny Court Martial by Herman Wouk — the stress of me n at sea in a small minesweeper during World War II.

The Cruel Sea by Nicholas Monserrat — convoy duty in the North Atl antic during World War II, with lessons in leadership and coping with trage dy.

Lord Jim by Joseph Conrad — mistakes made at sea and their impact o n a young life.

Master and Commander, the Novels of Patrick O’Brian by Patrick O’ Brian — a series of twenty brilliant sea novels that take the reader deep into the lives of Captain Jack Aubrey and his seagoing surgeon, Stephen Maturi n.

Moby- Dick by Herman Melville — in Captain Ahab’s fevered search for the Great White Whale, we find the greatest sea story of all in the ill- fat

ed voyage of the Pequod.

The Odyssey by Homer — a journey across the wine- dark sea from victory at Troy through a long decade returning home to Ithaca.

The Old Man and the Sea by Ernest Hemingway—Santiago the fisherman’s fight with the huge fish and then the sharks is the stuff of legends, and a metaphor for life itself.

The Open Boat by Stephen Crane — survival at sea in the most challenging circumstances.

The Secret Sharer by Joseph Conrad — a sea captain’s imaginary stowaway; or is he real? The sea can make men and women mad, especially those with the loneliness of command as part of their burden.